

GUIDE D'ACHAT: PORSCHE 997 CARRERA GTS

FLAT6 Magazine
N°319 / SEPT. 2017

FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

FRANCE: 6.90€ - BELGIQUE: 7.60€ LUX: 8€ - ITA./ESP./ PORT.: 8.10€
ANDORRE: 7.20€ - CAD: 12.90$ - CH: 12,40 FS - D.O.M: 8.10€
T.O.M: 1100 XPF - LIBAN: 16000 LBP - MAROC: 71 MAD

M 01983 - 319 - F: 6,90 € - RD

MONSTRUEUSES!

ANECDOTES ET TÉMOIGNAGES SUR LES 911 LES PLUS PUISSANTES





DEBAT

PORSCHE EN FORMULE E



CARNET

LE PAS-DE-CALAIS EN 991 GTS CAB



ESSAIS

PANAMERA TURBO SE-HYBRID & SPORT TURISMO



Votre garage devient showroom !

Dalles de sol clipsables en polypropylène
Montage sans travaux, même sur sol inégal
20 ans de garantie
22 couleurs

Conseil
personnalisé
05 46 55 69 34

Motorsport
best seller

polydal

www.polydal.com

Vu aux
24h LE MANS

Flat6 Magazine est publié par
Flat 6 Éditions SAS au capital de 5 000€

RÉDACTION / ADMINISTRATION
Tel : 03.22.60.03.63

Directeur de la publication
Marc Zighera
Directeur de la rédaction
Marc Zighera

Rédacteur en chef
Marc Joly / mjoly@flat6editions.fr

Rédacteurs Graphistes
Laurent Plateau / lplateau@flat6editions.fr
Nelly Bouton / nbouton@flat6editions.fr

Secrétaire de rédaction
Anne Malbrand / amalbrand@flat6editions.fr

Responsable Digital
Stéphane Van Gelder
svangelder@flat6editions.fr

Petites Annonces / Abonnements
Anciens numéros / Fabrication
Flat 6 éditions - Garopôle - Place de la gare
80100 Abbeville
Tel : 03.22.60.03.63
contact@flat6editions.fr

Ont participé à ce numéro
Thomas Schenck / tschenck@flat6editions.fr,
Gérard Joly, Michel Thiriar, Jürgen Barth,
Dominique Maroni, Valérie Sion,
Christophe Gasco, Thierry Tesson,
François Clément, Fabien Perez

Correspondants étrangers
Stéphane Szantai (USA),
Ian Kuah (D), Laurent Missbauer (CH),

Gestion des ventes au numéro et de la promotion
(numéro réservé aux diffuseurs et dépositaires)
Société A Juste Titres : 04 88 15 12 48.
Pour toute information, modification de service
ou Réassort : www.direct-editeurs.fr

Impression
Léonce Deprez - ZI «Le Moulin» - 62620 RUITZ

Origine du papier :
intérieur - Allemagne
couverture - Belgique
Taux de fibres recyclées : 0%
Certification : PEFC
Ptot : intérieur 0,016 kg/tonne
Ptot : couverture 0,01 kg/tonne

Distribution
Presstalis (France), Tondeur (Belgique)
IMPRIME EN FRANCE / ISSN : 1156-9425

PUBLICITÉ Tel : 04 98 01 50 50

Régie publicitaire : RST communication
407 route des Argeras - 83400 Hyères
Directeur de la publicité : Christian Tahon
Assistante publicité : Isabelle Viala-Faure
flat6regie@orange.fr

www.flat6mag.com
Facebook : flat6magazine
Twitter : @flat6magazine

Pour trouver facilement Flat6 Magazine :
www.trouverlapresse.com

Tous les textes et photos sont placés sous copyright Flat 6 Magazine et sont interdits de reproduction sous quelque forme que ce soit sans accord préalable. L'envoi de textes ou photos implique l'accord des auteurs et modèles pour une reproduction libre de tous droits et suppose que l'auteur se soit muni des autorisations nécessaires à la parution. Les textes et documents envoyés à la rédaction ne sont pas retournés à leurs auteurs, y compris les annonces photo. Les annonces publiées dans Flat 6 pourront être réutilisées à titre gracieux.

EDITO



LE MONDE DU SILENCE

C'est peu dire que l'annonce de l'arrivée de Porsche en formule E a fait grand bruit (un paradoxe !) dans le petit monde des passionnés. De mémoire, jamais une décision prise par Porsche n'avait entrainé un tel vent de contestation, même pas lorsque fut annoncée la sortie de la gamme Cayenne. Il est vrai qu'à l'époque, les réseaux sociaux étaient nettement moins actifs, mais quand même…Ce que nous en pensons ?
Vous le lirez plus loin dans ce numéro, car cette décision, d'autant plus douloureuse que Porsche a annoncé en même temps son retrait du WEC, dans la catégorie reine LMP1 (heureusement, ne l'oublions pas, ils restent totalement impliqués en GT!), a entrainé un vif débat au sein même de notre rédaction, avec des avis, vous le verrez, souvent divergents. Ce qui est sûr, c'est que je n'imaginais pas une seconde, en écrivant il y a pile un mois un édito à la gloire de la musique émise par nos flat 6, devoir, dans la foulée, écrire un autre édito intitulé "le monde du silence", évoquant l'irrémédiable montée en puissance des moteurs électriques…
Mais est-elle aussi irrémédiable que cela ? Ne nous égarons pas, si Porsche a pris cette décision, c'est qu'ils y croient à fond, au futur de l'électrique. Et c'est d'ailleurs bien ce qui a encore plus cassé le moral de ceux qui ne veulent entendre sonner que des flat 6 capables de grimper jusqu'à 8000 t/mn et plus. Porsche ne s'étant que bien rarement trompé dans ses choix, on pourrait alors se dire que le débat est clos.
Et pourtant… Des voix de plus en plus en plus nombreuses s'élèvent ici et là pour dire combien cet avenir qu'on voudrait voir tout électrique n'a que bien de peu de chances d'aboutir réellement. En disant cela, je ne voudrais surtout pas paraître comme étant celui qui refuse l'inéluctable progrès, et qu'un jour, quelqu'un relise cet édito en disant: "celui-là, il n'avait rien compris au film !". Non, j'émets juste un doute. Un gros doute.
Qui remonte d'abord à l'hiver dernier, quand nous avons tous été invités à réduire notre consommation d'électricité, parce qu'on arrivait à un niveau de saturation… Qu'en sera-t-il le jour où la majorité des voitures rouleront en électrique, surtout quand on annonce en même temps la fin des centrales nucléaires ? Il faudrait donc aller bien au-delà, et créer des voitures qui créeront elles-mêmes leur propre électricité, mais on en est encore loin. Et puis il y a le problème du poids des batteries, et surtout celui de leur recyclage. Ceci pour ne parler que des problèmes majeurs, car il y a bien d'autres questions qui restent aujourd'hui sans réponses…
Gageons que notre marque préférée sera à la pointe pour répondre à quelques unes de ces questions, mais en attendant, qu'ils n'oublient pas que nous, les porschistes, on a d'abord et avant tout besoin de voitures qui nous font vibrer et rêver. Et ce n'est vraiment pas leur arrivée en formule E (sauf tout le respect que nous devons à cette discipline) qui va nous y aider…

Marc Joly



La meilleure façon de découvrir le Macan S Diesel est de venir l'essayer au Centre Porsche Arpajon.

Macan. Intensément Porsche.

PORSCHE

Centre Porsche Arpajon
Ravé S.A.S
RN20 - Arpajon Sud
91630 Avrainville
Tél : 01 64 91 30 70
Fax : 01 64 91 38 37
www.centreporsche.fr/arpajon

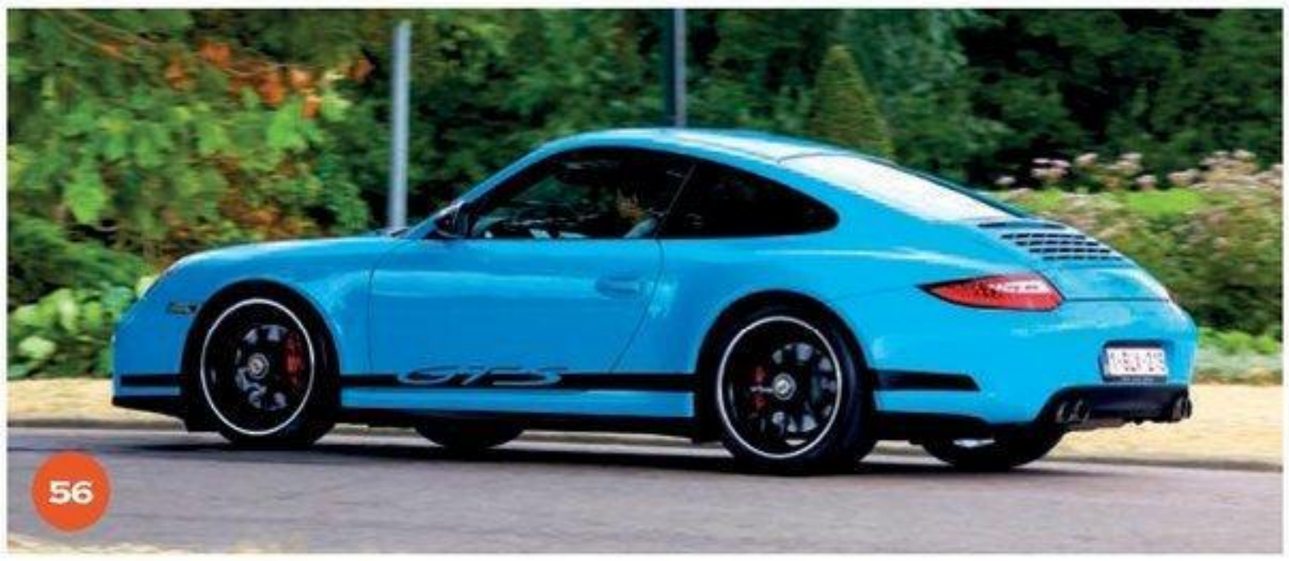
Porsche Macan S Diesel - Conso. Mixte : 6l – 6,3 l/100 km; Émissions CO_2 : 159 – 164 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).

FLAT6 Magazine

SOMMAIRE











N°319 - SEPTEMBRE 2017

6 / NEWS-INFOS-ACTUALITÉ

16 / CHRONIQUE : JÜRGEN BARTH

18 / CHRONIQUE :
LE BILLET DU VIEUX PORSCHISTE

20 / DOSSIER : MONSTRUEUSES
ANECDOTES ET TÉMOIGNAGES
SUR LES 911 LES PLUS PUISSANTES

40 / PREMIER ESSAI : PANAMERA TURBO S

46 / PREMIER ESSAI :
PANAMERA SPORT TURISMO

50 / DEBAT : PORSCHE EN FORMULE E

56 / GUIDE D'ACHAT : 997 CARRERA GTS

70 / CARNET DE VOYAGE :
LE PAS DE CALAIS EN 991 GTS CABRIOLET

80 / INSOLITE :
QUAND L'ART S'INVITE SUR LA ROUTE...

86 / RÉSEAU : CENTRE PORSCHE LEVALLOIS

90 / CHRONIQUE : ROMAIN DUMAS

92 / COURRIER DES LECTEURS

95 / FLAT6 CLASSIC

98 / RESTAURATION :
SPEEDSTER 3.2 TURBOLOOK

108 / RENCONTRE : STEVE HOGUE

114 / RARETE : 914/6 KIT LE MANS 150 CH

118 / CONCENTRATION : RS 2.7 AU GP
HISTORIQUE DE LA BRESSUIRE

122 / LA VIE DES CLUBS OFFICIELS

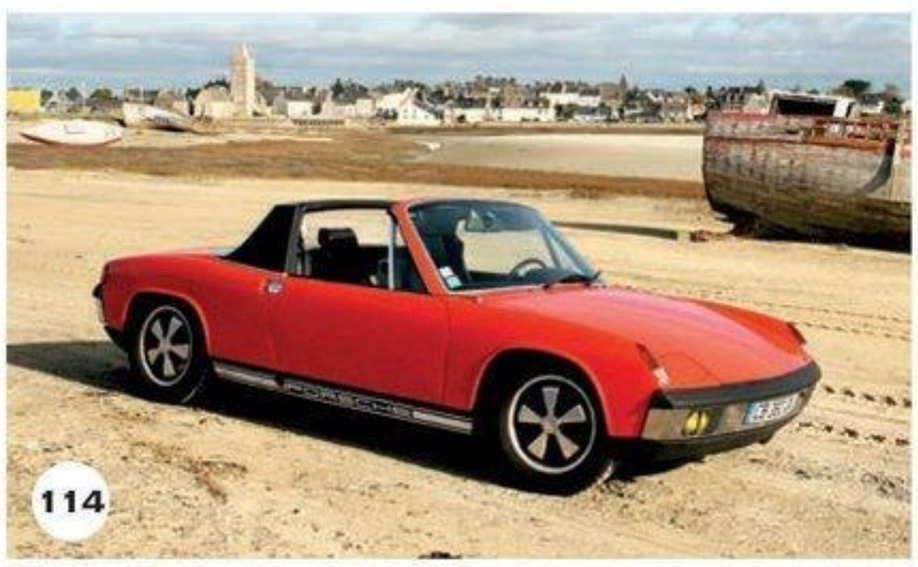
126 / LA COTE FLAT SIX

176 / COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION

178 / 150 NUMÉROS PLUS TÔT

ABONNEZ-VOUS EN PAGE 173

GRILLES ANNONCES EN PAGE 130



FLAT6 Magazine NEWS INFOS ACTUALITE

PAR ANNE MALBRAND

PORSCHE RAPPELLE ENVIRON 21.500 PORSCHE CAYENNE DIESEL

En accord avec l'Autorité du transport routier fédéral allemand, Porsche rappelle les Cayenne diesel 3.0 litres V6 Euro 6 suite à la découverte d'irrégularités, lors d'enquêtes internes, dans le logiciel de gestion du moteur. Une mise à jour du logiciel a été convenu avec les autorités comme mesure corrective. Porsche ne développe ni ne fabrique ces moteurs, cependant, en tant que constructeur automobile, accepte la pleine responsabilité envers ses clients. C'est une des multiples conséquences du dieselgate initié chez VW.

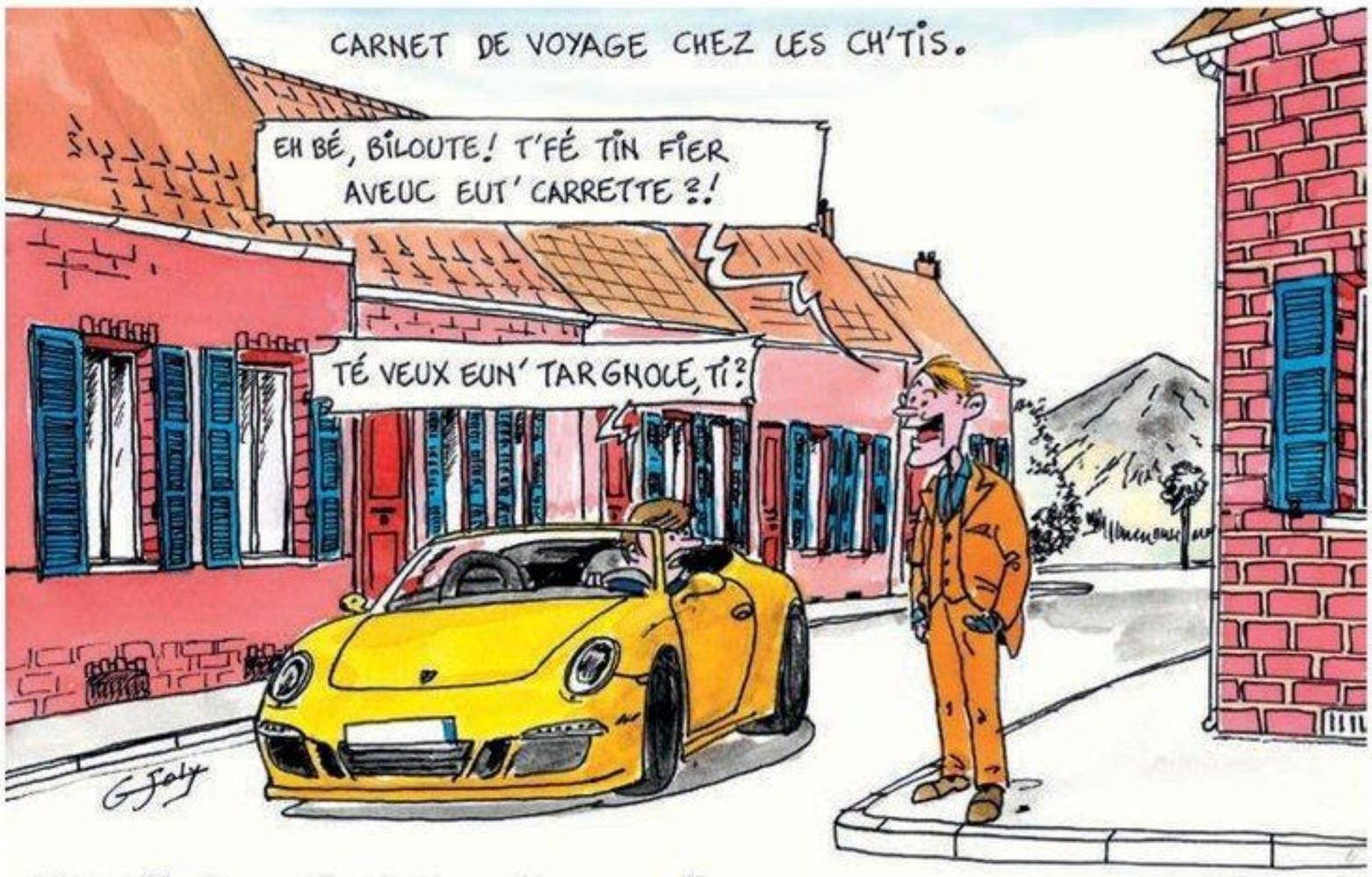


ERRATUM

Deux petites erreurs se sont glissées dans notre dernier numéro ! D'abord dans le dossier "70 histoires insolites", dans l'anecdote intitulée "A 4 jours près". Il y était question du décès de Ferry Porsche, le 27 mars 1988, et du fait que, quatre jours après, Porsche cessera la production de Porsche refroidies par… eau. Il fallait bien sûr lire, par air, mais la bourde était tellement énorme qu'elle aura été rectifiée directement par nos lecteurs attentifs… Plus loin, nous vous racontons pourquoi la clé de contact est à gauche sur les Porsche. La légende raconte que c'est pour gagner du temps au départ des 24 heures du Mans, mais la réalité est moins drôle, puisqu'il s'agissait juste, sur les premières 356, d'économiser du câblage. Cela est donc bien écrit dans l'article, sauf, que plus loin, dans le quizz, la question est à nouveau posée, avec pour bonne réponse : "pour démarrer plus rapidement". Mille excuses pour cette double coquille. Comme il se doit, l'auteur de ces bourdes sera passé par les armes, demain à l'aube, en place de grève.

13ÈME ANNÉE AU SOMMET

La marque Porsche a de nouveau remporté le classement général de la prestigieuse étude APEAL faite par l'institut de recherche de marché américain, J.D. Power. La Porsche 911, le Boxster et le Macan sont aux premières places dans leurs catégories. Plus de 69 000 nouveaux propriétaires ont pris part à l'enquête et ont évalué 24 modèles de 33 constructeurs dans 10 catégories.



LES GRANDES DATES À VENIR

Voici la liste des grandes dates à venir dans le monde Porsche, pour les deux prochains mois.

8 au 10 septembre : Porsche Passion Cap Ferret
Club Porsche Aquitaine. www.aquitaine-porscheclub.fr

9 et 10 septembre : Ch'ti Classic à Hardelot (62)
Club Porsche Tourcoing. www.tourcoing-porsche.fr. **Partenariat Flat 6**

16 et 17 septembre : Volcaniques en Auvergne
Club Porsche Auvergne. www.auvergne-porscheclub.fr. **Partenariat Flat 6**

23 et 24 septembre : Nougat cup dans le Vercors et à Montélimar
Club Porsche Portes de Provence. www.portesdeprovence-porscheclub.fr. **Partenariat Flat 6**

23 et 24 septembre : 911 Classic en Alsace
Club 911 Classic. www.911classic-porscheclub.fr

23 et 24 septembre : Breizh Cup en Bretagne
Club Porsche Bretagne Pays de Loire. www.bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr

13 au 15 octobre : Paradis Porsche Saint Tropez.
www.mediterranee-porscheclub.fr **Partenariat Flat 6**

LEO KINNUNEN

L'ancien pilote finlandais Leo Kinnunen est décédé le 26 juillet dernier à l'âge de 73 ans. Pour les nostalgiques de la période 917 Gulf, ce nom n'est bien sûr pas inconnu !
S'étant révélé en 1969 en remportant la Nordic Cup au volant d'une Porsche 908/2, il décrocha un volant dans la célèbre équipe Wyer-Gulf en 1970, partageant une 917 avec Pedro Rodriguez, remportant ensemble les 24 heures de Daytona, les 1000 km de Brands Hatch, les 1000 km de Monza et les 6 heures de Watkins Glen. Autre fait de gloire de Leo Kinnunen cette année-là : battre le record du tour de la Targa Florio avec la 908/3, se montrant à cette occasion plus rapide que Rodriguez ! En 1971, cette association sera interrompue, le finlandais s'engageant en Inter-série avec la redoutable 917 Can-am d'une équipe finlandaise. Il remportera ce championnat trois ans de suite ! Il retourna ensuite en championnat du monde d'endurance, essentiellement avec des 908/3 Turbo et 934. Comme tout bon finlandais qui se respecte, Kinnunen fit également des rallyes, terminant notamment 3ème du rallye des 1000 lacs 1973 avec une RS 2.7.



Déjà 20000 PORSCHISTES CLIENTS DE SELECTION RS

SELECTION RS

MINIATURES
VETEMENTS
ACCESSOIRES

LIVRAISON GRATUITE dès 150 € d'achat*

* Hors fauteuils & mobilier - Uniquement vers la France, Belgique, Allemagne, Pays-Bas et Luxembourg.

LE SPECIALISTE PORSCHE

MINIATURES

1 : 18



356 A Carrera GT 1500 GS 1957
1 / 18 — 69.95



934 Jägermeister n°68 Le Mans 1978
1 / 18 — 99.95



956 K Version nue 1982
1 / 18 — 99.95



991 GT3 R n°76 Spa 2016
1 / 18 — 99.95



356 / 2 Gmünd Coupé 1948
1 / 18 — 149.95

1 : 43



911 Turbo 3.3 1977
1 / 43 — 29.95



911 Turbo 3.3 1977
1 / 43 — 29.95



550 Spyder 1955
1 / 43 — ~~59.95~~ 39.95



718 RS 60 Spyder 1960
1 / 43 — ~~59.95~~ 39.95



904 Carrera GTS n°1 GP Japon 1964
1 / 43 — 39.95



908 Spyder n°266 Targa Florio 1969
1 / 43 — 39.95



935 K3 n°41 Le Mans 1979
1 / 43 — 59.95



991 GT3 Cup 2017 Canada Series
1 / 43 — 69.95



991 Turbo S 2017 Exclusive Series
1 / 43 — 69.95



919 Hybrid n°1 Le Mans 2017
1 / 43 — 69.95

VETEMENTS / ACCESSOIRES



T-shirt Porsche Hashtag
39.95



Tongs Porsche Martini Racing
~~50.~~ 39.95



Chaussures homme Esprit Racing
159.95



Veste en cuir homme Porsche
~~500.~~ 399.95



Set 3 Tasses Porsche Carrera RS
~~60.~~ 49.95



Set de bureau Porsche Clé USB + Souris + Tapis
~~130.~~ 109.95



Sac de sport Porsche Martini
~~170.~~ 139.95



Calendrier Perpétuel Porsche Carrera RS
~~200.~~ 169.95



Montre Chrono Porsche 911 Classic
~~550.~~ 399.95

ET BIEN PLUS



Porte-clés Classiques



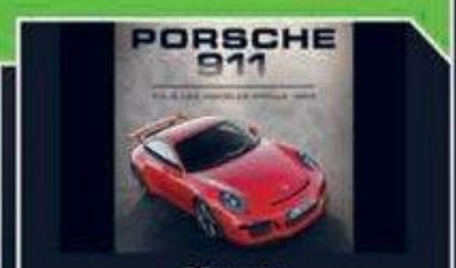
Montres / Chronos



Sacs / Valises



Affiches / Cartes Postales



Livres



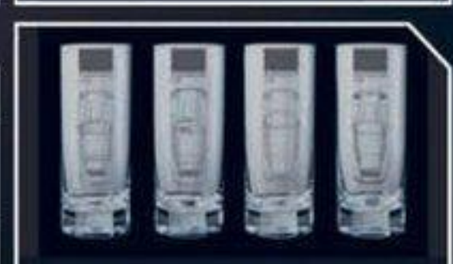
Pins / Stickers



Fauteuils Cabriolets



Parfums



Tasses / Verres



Entretien Auto

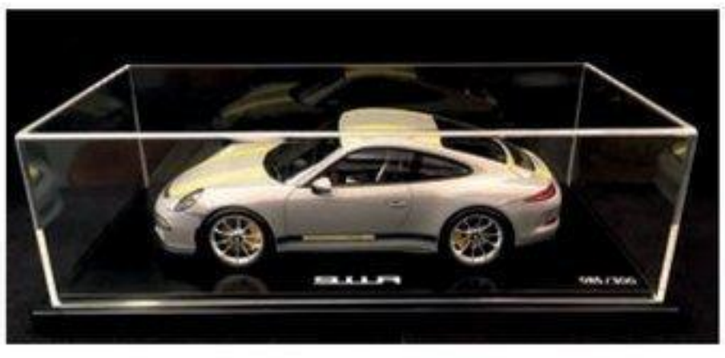


SELECTIONRS.COM

FLAT6 Magazine NEWS INFOS ACTUALITE

HÉBERGEMENT PARADIS PORSCHE 2017

Comme chaque année, James Bruère (Alpes Holiday) propose une solution d'hébergement pour le Paradis Porsche de Saint Tropez. Hébergement en pension complète au Village Club Air France, à la Croix Valmer, en studio de deux personnes. Du dîner du vendredi 13 octobre au petit déjeuner du dimanche 15 octobre (sans le déjeuner du samedi). Prix par personne : 180 €, base studio 2 personnes (supplément de 80 € pour studio single). Parking gardé dans l'enceinte du Village Club par une société de surveillance les nuits de vendredi et de samedi.
james.bruere@orange.fr
www.clubalpesholiday.com
06 81 59 56 52



911 R 2016 - GRIS NARDO / BANDES JAUNES

La Porsche 911 R 2016 se pare de nouvelles couleurs ! Retrouvez cette magnifique reproduction à l'échelle 1/18 sur la boutique en ligne selectionrs.com.
Edition limitée à 300 exemplaires numérotés.
Livrée avec une boîte vitrine.
199,95 € TTC

PORSCHE CLUB FRANCORCHAMPS DAYS, LES CHIFFRES

Il y a deux mois de cela, nous vous avions dit combien les Porsche Francorchamps Days ont été un succès, mais les chiffres valent parfois mieux que des mots ! Ils ont été récemment publiés, et ils sont impressionnants : 6650 personnes sur le site, 450 Porsche pendant la parade, 420 Porsche en piste pendant les séries, et 2500 Porsche sur le site pendant les deux jours ! Vivement l'édition 2018…

DES CHIFFRES QUI FONT RÊVER

Les chiffres délivrés par Porsche à l'issue du premier semestre devraient être du genre à faire rêver bien des entreprises ! Qu'on en juge : chiffre d'affaires en hausse de 16%, ventes en hausse de 7%, et nombre d'employés en hausse de 12%...



Partenariat Flat 6

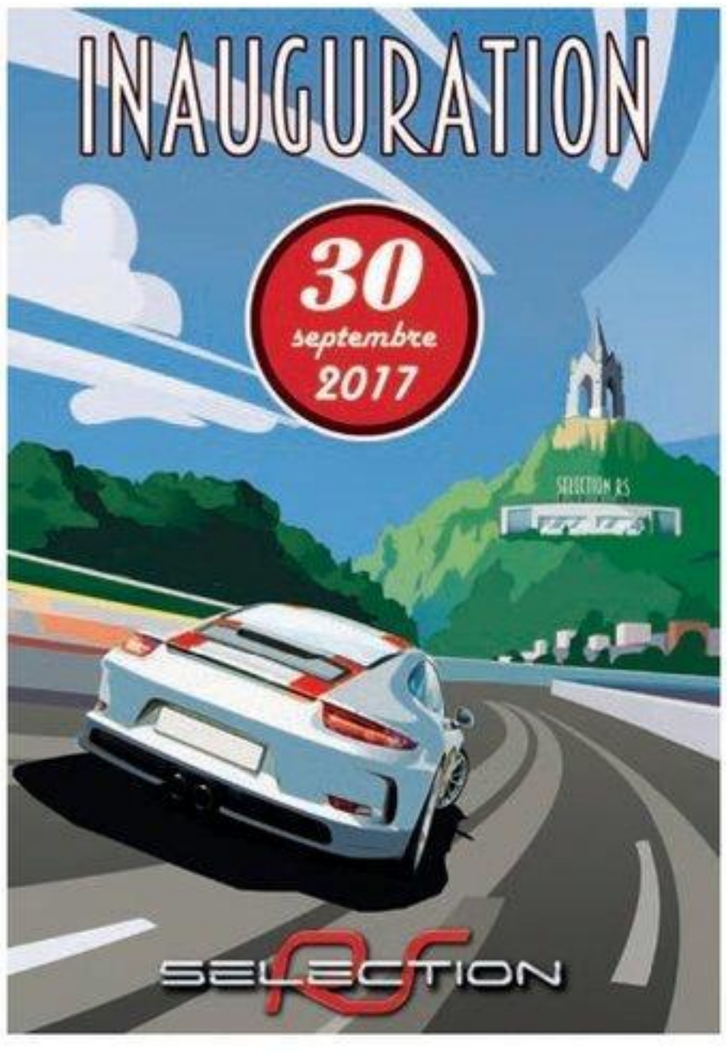
ECHO DU PARADIS N°6 : LES COUPS DE CŒUR DU PARADIS !



Le Paradis Porsche de Saint-Tropez 2017 vous propose deux nouveautés pour la journée du dimanche.
Un nouveau programme et un concours d'Elégance «revisité», pour reprendre une expression familière… des gourmands. La remise des prix avait lieu historiquement après la Parade sur le Port. Cet horaire… tardif privait un nombre important de participants de cet évènement, contraints qu'ils étaient, pour une majorité, de redescendre à la vie terrestre le dimanche soir.
Soucieux du bonheur de tous lors de votre séjour au Paradis, Jean-Paul Viala et l'équipe d'organisation ont avancé la remise des prix* à 11H 30. Ainsi, toutes et tous pourront assister à la remise des différents prix, dont une montre offerte par notre partenaire Porsche Design Timepieces !
Cet horaire de remise des prix avancé a contraint Philippe Delassus, responsable du concours d'Élégance, à devoir modifier son déroulement et le mode de notation.
A l'image de la ville qui l'accueille, Le Paradis Porsche s'affranchit des codes établis et proposera à présent « Les Coups de Cœur du Paradis ».
Les Placiers, si importants dans l'image du Paradis (voir les alignements au cordeau), désigneront « Trois Coups de cœur » parmi les Porsche qu'ils accueillent.
L'état et la rareté du modèle sont importants, mais pas que ! Le dress code des propriétaires pourra influencer favorablement le jugement. Pour rappel, le dimanche 15 octobre, Dress code Bleu pour les propriétaires de Porsche in « Blue », Dress code libre pour les autres participants… mais on peut imaginer les placiers favorablement impressionnés par un équipage en tenue assortie à la couleur de leur Porsche…
De l'élégance, du glamour mais pas d'outrances !

Oubliez la vie terrestre le temps d'un week-end, Venez nous retrouver au Paradis !

**Règlement à lire sur le Parc du Paradis.*



LE PLUS GRAND SHOWROOM DE PRODUITS DÉRIVÉS PORSCHE EN EUROPE !

Sélection RS inaugure le plus grand showroom consacré exclusivement à l'univers Porsche.
Soyez les premiers à découvrir ce lieu magique pour petits et grands proposant un incroyable choix plus de 2500 articles.
Miniatures, modèles réduits, Vêtements Porsche, Martini, Gulf, Steve Mc Queen, Sacs et bagages, Maroquinerie, Montres et chronographes, Fauteuils, housses de voitures, Livres et brochures, Posters et affiches, Gants, parapluies, Vitrines, Jeux et jouets, etc...
Plus de 100 Porsche seront présentes pour l'évènement.
Vous êtes attendus le 30 septembre 2017 à 12h00 à Vesoul autour d'un grand brunch.
Renseignements et inscription :
contact@selectionrs.fr



DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE

ROSEPASSION.com

FUCHS 17,18 et 19"

Jantes Fuchs

CREATION WEINSBERG

Accessoires FUCHS : casquette, porte-clés, montre, nettoyant...



ROSE PASSION

Tél. 03 82 468 911 - Fax 03 82 468 930
ROSE PASSION - BP 70095 - 54803 JARNY CEDEX

www.car-cover-france.com

Boutique en ligne sécurisée

CE

CAR-COVER®



Auto Moto Rétro
23-24 SEPT 2017 ROUEN PARC EXPO
HALL 5 STAND 100

05 57 158 158
33260 - LA TESTE DE BUCH

LE SPECIALISTE N°1 DE LA HOUSSE

PROFESSIONNELS DE LA PORSCHE

VOUS AVEZ LE SAVOIR-FAIRE ? FAITES-LE SAVOIR !



LA PUBLICITÉ DANS FLAT 6 MAGAZINE
EST LUE ET APPROUVÉE PAR
LA MAJORITÉ DE NOS LECTEURS

CONTACTEZ-NOUS / 04.98.01.50.50 / FLAT6REGIE@ORANGE.FR

VOTRE ASSURANCE PORSCHE
AU MEILLEUR PRIX, LE SERVICE EN PLUS

- Porsche **tous modèles +10 ans** à prix avantageux
- Porsche **de collection +20 ans** à prix avantageux
- Porsche **Cayman, Boxster -10 ans** **770 €***
- Porsche **996, 997, 991 -10 ans** **830 €***
- Porsche **Macan Turbo, Cayenne** **890 €***

** Exemple à partir de* : tarif annuel selon zone, conditions d'accès respectées

GARANTIES TOUS RISQUES : avec assistance 0 km et sécurité du conducteur.
USAGE : promenade, - 8.000 km/an, bonus 0.5

CABINET Christophe MERIAN depuis 1987
Tél. 03 88 54 29 39 - Fax 03 88 54 28 10
christophe.merian@wanadoo.fr

FLAT6 Magazine NEWS INFOS ACTUALITE



PORTE-CLÉS PORSCHE

Une nouvelle idée cadeau originale sur la boutique selectionrs.com : la reproduction d'un frein à disque Porsche en porte-clés ! Finement détaillé, tout en métal, étrier mobile et disponible en 2 couleurs : rouge ou vert acide. 16,90 € TTC



991 GT2 RS 2017

Retrouvez la nouvelle 991 GT2 RS 2017 à l'échelle 1/18e sur la boutique en ligne selectionrs.com. Disponible en gris argent et Weissach Package.
349,95 € TTC. Edition limitée

FAUTEUILS CABRIOLET RACING INSIDE

La boutique en ligne selectionrs.com dévoile ses nouveaux fauteuils cabriolet Racing Inside, toujours inspirés par les voitures de courses les plus mythiques !
- Dimensions LxHxP : 70x80x75 cm
- Revêtement 82,5% PVC/ 17,5% polyester
- Structure panneaux de particules
- Fabriqué à la main dans l'Union Européenne

249,95 € TTC





HISTOIRES DE COULEURS : 911 TURBO S VERT PYTHON /CUIR BLEU GRAPHITE.

L'AvD –Oldtimer-Grand–Prix est une manifestation annuelle dans l'esprit du «Mans Classic», qui se déroule le 2ème week-end d'août sur le circuit du Nürburgring. C'est un évènement très important outre Rhin, où les marques d'automobiles de prestige exposent leurs nouveautés. Porsche, en particulier, est présent dans une importante structure dont une large surface est consacrée au département Exclusive Manufaktur. Une occasion unique de découvrir au grand jour et dans un même lieu, les créations les plus récentes de l'atelier « Haute Couture » de Porsche.

Porsche Exclusive Manufaktur présentait cette année pas moins de six « Showcars » plus spectaculaires les uns que les autres, tant par les couleurs que les accessoires qui les équipaient. Une 911 Carrera 4S Lichtgrün, par exemple, portait des chaînes à neige aux roues arrières ! Un vélo Porsche trônait sur les barres de toit d'un Macan Turbo… Orange Fusion. Des exemples d'accessoires vendus par Tequipment, « le prêt à porter » d'Exclusive Manufaktur.

Des six Porsche présentées sur le stand, voici un premier exemple.

911 Turbo S Phyton Green (Vert Python – traduction libre) Aérokit Turbo peint en Phyton Green/ Cuir Bleu Graphite. Prix de base : 202 872 euros auquel il faut ajouter environ 80 000 euros d'options pour les 65 codes inscrits sur la fiche. Dans une paire d'années, cette 911 « Galactique» sera mise à la vente (voir Du Style et des Couleurs). A suivre…

La peinture de cette Turbo S est intéressante à deux titres. Sa couleur ; la nuance verte est absente des nuanciers 2017-2018, pourquoi pas l'introduction prochaine de ce Vert Python ? (Très proche du Vert Fuchitte vu dans ces colonnes) Son option ; « Chromaflair » qui mériterait des explications… que je n'ai pas à ce stade. Simplement, peut-on imaginer qu'il s'agit du procédé de teintes multicouches avec polissage intermédiaire annoncé dans la mise à jour technique au printemps 2017. A ce sujet, nous attendons à l'automne, la présentation du coloris Jaune Safran métallisé, une teinte multicouche. (Chromaflair ?)

A suivre…

DM



KW

SPECIALEMENT
CONCUES POUR VOTRE
PORSCHE

911 TYPE G

La 911 est synonyme de voiture de sport depuis des décennies. A partir de maintenant, KW décline ses amortisseurs réglables pour la plupart des PORSCHE 911 type G entre 1973 et 1989.

Le kit KW conserve le principe de barres de torsion avant et arrière propre à ces 911. La technologie Variante 3, qui permet un ajustement dissocié de la détente et de la compression, autorise un équilibre, une vivacité et un niveau de confort jusque-là inenvisageable avec les simples cartouches hydrauliques de replacement proposées par nos concurrents.



TECHNOLOGIE 2 VOIES DIRECTEMENT
ISSUE DE LA COMPETITION

www.MediaTel.biz

Découvrez notre réseau des revendeurs agrées sur : **RCSPORT-ALCAR.FR**

Email : **KW@rcsport-alcar.fr** / Tél : **04.37.03.03.00**

facebook.com/RCSPORT.ALFR

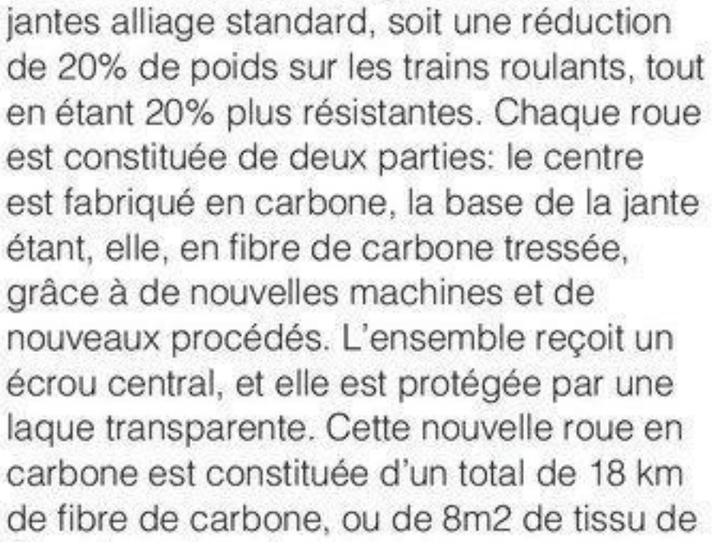
NEWS INFOS ACTUALITE

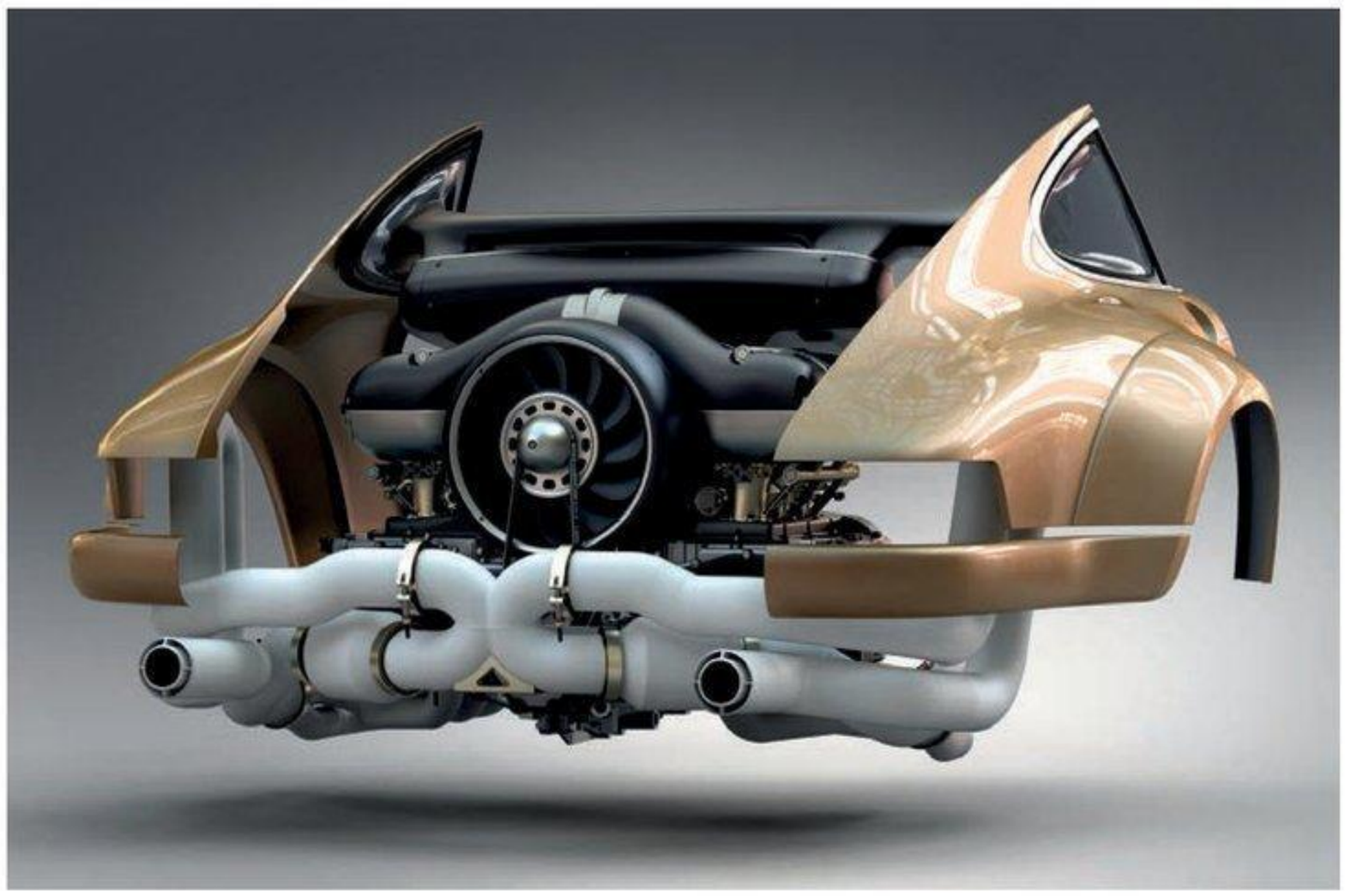


NOUVELLES JANTES EN CARBONE POUR LA TURBO S EXCLUSIVE SERIES

Porsche vient d'annoncer la sortie de nouvelles jantes en carbone, une grande première à tous points de vue, puisqu'aucun constructeur n'en avait proposé jusqu'ici. Mais ce qui surprend, c'est qu'elles ne sont proposées pour le moment en option que sur la Turbo S Exclusive Series. Bizarre, puisqu'il s'agit d'une série limitée à 500 exemplaires, elle-même équipée de jantes à la conception révolutionnaire, et dont la plupart des exemplaires ont déjà été commandés. Il y a là une subtilité marketing qui nous échappe totalement, mais peu importe. L'important, pour le moment, est de savoir que ces jantes carbone existent, et qu'elles pèsent 8,5 kg de moins que les jantes alliage standard, soit une réduction de 20% de poids sur les trains roulants, tout en étant 20% plus résistantes. Chaque roue est constituée de deux parties: le centre est fabriqué en carbone, la base de la jante étant, elle, en fibre de carbone tressée, grâce à de nouvelles machines et de nouveaux procédés. L'ensemble reçoit un écrou central, et elle est protégée par une laque transparente. Cette nouvelle roue en carbone est constituée d'un total de 18 km de fibre de carbone, ou de 8m2 de tissu de fibre de carbone!

Ces jantes ne seront disponibles en option, sur les Turbo S Exclusive Series, qu'au début de 2018, en 9x20 par 11,5x20. A l'heure de boucler ce numéro, nous n'en connaissons que le prix allemand: 15 232€!





UN FLAT 6 DE 500 CH : LA SUPERPRODUCTION SINGER, WILLIAMS ET MEZGER

C'est en quelque sorte l'équivalent porschiste du blockbuster hollywoodien. Un casting de rêve pour un résultat que tout le monde a hâte de voir. Date de sortie annoncée : septembre 2017.

On doit le scénario et la réalisation à la société Singer, célèbre pour ses préparations en forme de backdating ultra perfectionné sur base de 911 de 1991 à 1994 (soit la génération 964).

Mais pour réaliser le projet, encore fallait-il trouver des stars à sa mesure. C'est vers Williams Advanced Engineering, filiale du groupe Williams rendu célèbre par son implication en Formule 1, que s'est tourné Singer.

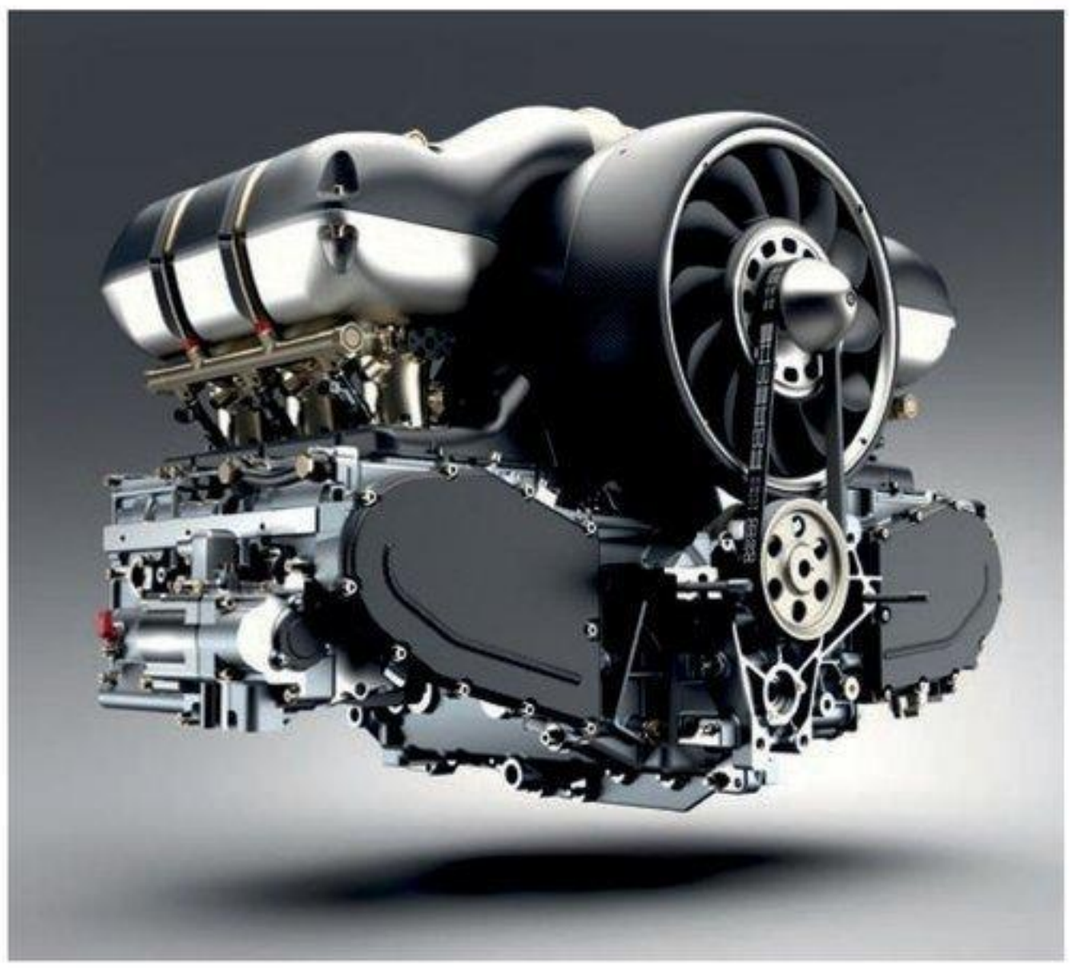
Il s'agissait en effet, à la demande de Scott Blattner, un très bon client Singer, de pousser toujours plus loin le travail mécanique réalisé par la marque. Singer propose en effet plusieurs spécifications moteur pour ses réalisations, d'un 3.8 litres de 300 ch à un 4.0 litres de 390 ch. Mais ici l'idée était de faire encore mieux. De réaliser une vraie superproduction. On a même poussé le professionnalisme jusqu'à proposer une bande annonce !

En effet, le projet ne porte pas uniquement sur le moteur, mais c'est bien cet extraordinaire flat 6 de 500 ch qui sert d'apéritif en attendant de découvrir tout le reste. *«La panoplie complète des améliorations réalisées par Williams Advanced Engineering et d'autres partenaires techniques sera révélée lorsque nous présenteront la 911 restaurée, réimaginée et recréée de Scott en septembre,»* annonce Singer. Espérons qu'on ne nous fasse pas le coup habituel de Hollywood: une bande annonce canon pour un film décevant. Car ce moteur, y'a pas mieux pour aiguiser notre appétit de voir le reste. C'est juste un fantasme d'amoureux des 911 youngtimers !

Sur la base du 3,6 litres de la 964 de 1990, moteur conçu par le célèbre ingénieur Porsche Hans Mezger, Williams et Singer ont réalisé un bijou. Esthétiquement sublime (j'ose à peine l'avouer mais la nuit dernière, j'ai rêvé que je caressais ses ouïes d'aération intégrées aux custodes arrière…), sa fiche technique paraît tout aussi impressionnante. Il faut dire que pour le réaliser, Singer et Williams ont justement travaillé avec Mezger ! Ce dernier est considéré comme le père des meilleurs moteurs de la 911, dont la lignée des moteurs utilisés dans les GT3 jusqu'au lancement de la génération 991 et l'adoption d'un nouveau bloc à injection directe.

Un sacré coup donc, et au final un bloc à 4 soupapes par cylindre, deux circuits de lubrification par huile, bielles en titane, injecteurs supérieurs et inférieurs pour améliorer le rendement, boîte à air en carbone avec chambre de résonnance à plusieurs étages pour optimiser le couple à mi-régime, échappement en titane, ailettes et assemblage de refroidissement au dessin optimisé par CAO, système d'admission de type ram air et qui utilise énormément le titane, le magnésium et la fibre de carbone pour contenir son poids. Le résultat, donc, 500 ch et un bloc capable de prendre plus de 9 000 tr/mn. Voilà qui risque bien d'exploser le box office !

Stéphane Van Gelder



PASSIONAUTO.COM

Pour entretenir, réparer, restaurer ou optimiser votre PORSCHE

Nous sélectionnons pour vous **le meilleur de la production** automobile : pièces détachées d'origine, grandes marques, refabrication de pièces épuisées.

L'équipe de PASSIONAUTO.COM est à votre service, pour vous conseiller et vous proposer TOUTES les pièces que vous recherchez.

N'HÉSITEZ PAS À NOUS SOLLICITER !



ECHAPPEMENT
- Silencieux inox/acier
- Catalyseurs
- Echangeurs, Collecteurs
- Embouts de sortie
- Lignes complètes
- Visserie, Joint
- Tous accessoires



MOTEUR
- Distribution
- Allumage
- Tous joints
- Lubrification
- Refroidissement
- Haut moteur
- Bas moteur

CARROSSERIE
- Restauration A à Z
- Vérins, Housses
- Rétroviseurs
- Ailes, Capots
- Serrures, Clefs
- Tous joints
- Capotes





JANTES
- Origine
- Répliques
- Fuchs 15" à 20"
- Techart
- Centres de roues
- Elargisseurs
- Accessoires



ENTRETIEN
- Kit révision
- Filtres / Filtres Sport
- Bougies
- Courroies
- Huile
- Bobines
- Kit IMS



Un stock important pour vous satisfaire au plus vite !

40.000

PIÈCES EN LIGNE

livrées en France et en Europe

FREINAGE
- Plaquettes, Disques
- Standard ou Racing
- Pagid, Brembo
- Etriers
- Accessoires Etriers
- Durites aviation
- Liquide de frein





EMBRAYAGE
- Kit embrayage
- Butées
- Mécanismes
- Kit sport, renforcés
- Hydraulique
- Joints Boîte vitesse
- Pièces Boîte vitesse

Une question, un conseil, vous recherchez une pièce ? **Consultez-nous !**

02 47 747 911

Paiement possible par carte, chèque, virement, Paypal®

ÉCLAIRAGE - INTÉRIEUR - CARROSSERIE - JANTES - FREINAGE - SUSPENSION - MOTEUR - ECHAPPEMENT - WWW.PASSIONAUTO.COM



HISTOIRES DE COULEURS

Par Dominique Maroni

LA PORSCHE DU MOIS :
991-2 TARGA 4 GTS BLEU MIAMI

« Osez la couleur ! » Les clients du Centre Porsche Annecy semblent avoir reçu le message, puisque c'est à nouveau un Haut Savoyard qui est à l'affiche de La Porsche du Mois.* Philippe est l'heureux propriétaire de cette Targa GTS Bleu Miami. *« Je lis le magazine Flat 6 depuis les années 90, avide des essais nouveautés, du courrier des lecteurs… et des pages d'annonces. A défaut de trouver une occasion à mon goût, je me suis résolu à commander une 991 neuve en 2013 auprès du C.P. Annecy (Carrera Gris Quartz/ cuir Rouge Carrera).* » confie Philippe. Suit un détail peu courant *« J'ai utilisé cette Porsche au quotidien pour me rendre à mon travail durant 4 ans.* » Une utilisation journalière qui se poursuit avec la Targa GTS reçue fin mai. Le week-end, Philippe change de monture mais pas de marque, puisque c'est dans un Macan GTS… Rouge Carmin qu'il voyage en famille. Une Porsche, sinon rien ! pourrait être la devise de notre Haut savoyard. Ce fut son exigence lors de la première révision quand la concession souhaita lui prêter une Mitsubishi ! *« J'ai attendu tellement longtemps de rouler en Porsche* » me glisse t'il

Philippe cherchait une 991.2 en occasion pour remplacer sa Carrera phase 1, mais… *«Lorsque j'ai appris la sortie d'une 991 GTS, après lecture des essais, j'ai pris la décision de commander une Targa Gris Rhodium, pack GTS… qui deviendra Bleu Miami quelques jours plus tard, après la discrète pression de Madame et le conseil de Jérôme Bonifacio, conseiller commercial du C.P. Annecy. J'ai joué la sobriété lors de la commande, possédant déjà un Macan Rouge Carmin dans le garage. Puis, je me suis ravisé, pourquoi me retenir, ce sera peut-être la dernière ! »*

Une autre anecdote : *« Dans les années 90, je rêvais devant une 993 Bleu Iris. J'ai hésité à commander ma GTS dans cette couleur.»*

Après un mois d'utilisation quotidienne de sa GTS Miami Blue, Philippe se félicite de son choix. *« Je reçois énormément de bons retours. Très récemment, une petite fille de 8 ans a levé le pouce en traversant ! »* Chaque mois, les témoignages de Porschistes « Hauts en Couleurs » nous relatent les mêmes réactions… signe que les couleurs décalées changent la vision d'une sportive.





Configuration

Philippe souhaitait un contraste exclusif Bleu Miami/ Noir. La GTS est la version idoine pour cet exercice (arceau noir et système d'échappement sport noir de série).

En option, jantes 911 Turbo S 20 pouces Noir satiné (449), phares à LED en noir (XEY) et jupes latérales peintes couleur carrosserie (XAJ) pour appuyer ce contraste.

L'utilisation journalière d'une Porsche amène des choix d'options spécifiques. Assistance parking avec caméra de recul (638), système de levage de l'essieu avant (474), assistance angles morts (457), sièges sport Plus (P05) chauffants (342), Bose Surround Sound Système (9VL)… et Homelink (Système d'ouverture de porte de garage – 608). *« J'ai souhaité conserver l'alcantara sur les sièges, moins chaud, mais choisi le cuir pour le volant sport GT (858), moins fragile »* précise Philippe.

La touche esthétique n'est pas oubliée : Pack intérieur GTS Rouge Carmin (GQ), dossiers des sièges en cuir (XWK), seuil de porte en carbone illuminés (XXD).

Imaginez-vous à présent vous garer sur le parking de votre supermarché avec une telle auto ! C'est le quotidien de Philippe qui déplore déjà, fataliste, un coup sur une portière… Sans plus de douleurs. Roulez au quotidien en Porsche rend-il zen ?

*Vous avez pris livraison récemment d'une Porsche neuve dans une configuration (très) originale, n'hésitez pas à nous contacter pour figurer dans la rubrique « La PORSCHE du MOIS ».



MECATECHNIC.COM

PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR VOTRE PORSCHE



BOSCH

HELLA

CIBIE

ÉCLAIRAGE



Dansk BODY PARTS

CARROSSERIE / HABITACLE



JANTES



SSI

Dansk ORIGINAL

SCART

ÉCHAPPEMENTS



ATE

FERODO RACING

EBC BRAKES

PAGID RS

FREINAGE



MOTEUR / EMBRAYAGE



ENTRETIEN



POWERFLEX

Super Pro

KONI

BILSTEIN

CHÂSSIS

MECATECHNIC.COM

TÉL : 03 20 26 26 33 WAMBRECHIES (59)

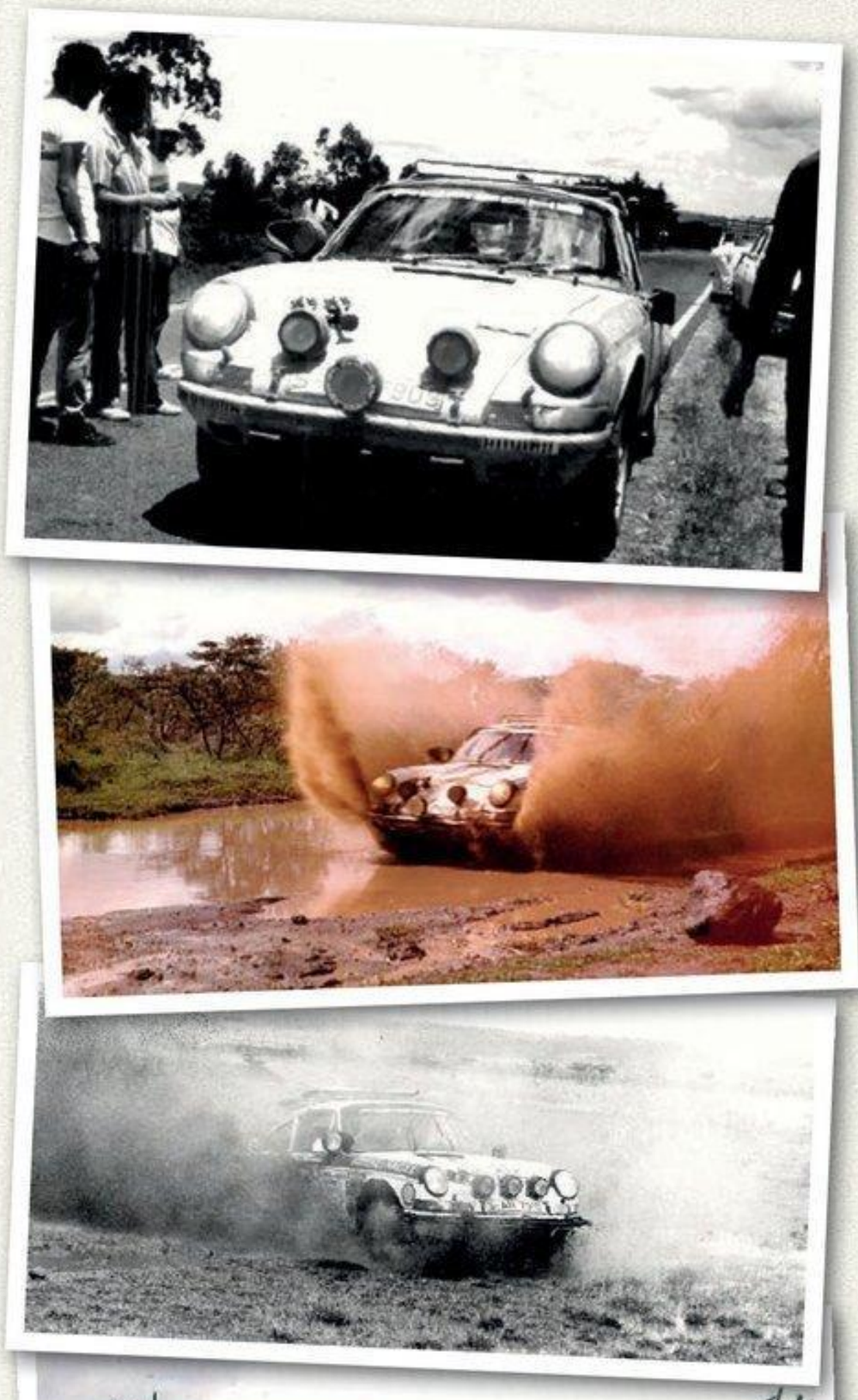
LA CHRONIQUE DE

JÜRGEN BARTH



UNE 2ÈME PLACE AU SAFARI

Une fois les voitures révisées après la première boucle de l'East African Safari Rallye 1974, on a juste le temps de dormir quelques heures avant de repartir sur la deuxième boucle en direction du lac Victoria. A Kisumu les voitures sont tellement sales, couleur terre suite aux pluies diluviennes, que l'on a du mal à les reconnaître : nettoyage obligatoire de l'intérieur des jantes et nouveau problème. Les commandes de l'accélérateur et de l'embrayage deviennent de plus en plus dures. Notre solution de dépannage: dédoubler les ressorts de rappel. La batterie sur la 911 de Fritschi rend l'âme et il perd un temps précieux à persuader un autochtone de lui laisser sa batterie. Chez Herrmann, à 20 km du point d'assistance de Kakamega, c'est l'articulation inférieure droite de l'amortisseur qui casse. Faute de pièce de rechange, je soude les deux ensemble. Faut que cela tienne quelques 850 km, jusqu'à la prochaine grande assistance à Nairobi. Chez Fritschi, qui se traîne jusqu'au point d'assistance Chesingoch, le serpentin du radiateur droit s'est détaché et, suite au frottement avec la roue avant, le moteur s'est vidé de toute son huile. Plus de pression d'huile et abandon de Fritschi. Après une deuxième boucle longue de 1300 km, on arrive à la deuxième grande assistance de Nairobi. Sur l'auto de Waldegaard il faut remplacer les pinces de frein arrière et d'autres éléments en tôle, très usés. Comme les boulons du bras de guidage arrière n'arrêtent pas de se desserrer nous décidons de le souder directement avec la jambe de force. On remplace aussi les quatre pneus pour la dernière étape. Sur la 911 de Herrmann il faut régler le jeu de l'embrayage, remplacer les plaquettes de frein arrière et refaire la géométrie de la voie avant qui avait pris un choc. Là aussi, quatre roues neuves. 250 km plus loin, le rallye se termine aussi pour Herrmann/Schuller : 7 km après l'assistance à Nairobi, le pneu arrière droite a éclaté à 190 km/h ce qui a provoqué la rupture de l'articulation de la direction avant gauche à 150 km/h. Il n'y a plus rien que l'on puisse réparer… Le prochain coup du destin se situe 160 km plus loin : Waldegaard arrive au point d'assistance de Maungu avec une rupture du bras de guidage arrière. Nous le remplaçons mais n'avons pas de jambe de force de rechange. Mais Waldegaard est un pilote prudent de sorte que sur les 1000 km restants nous devons seulement resserrer les boulons de fixation, ce qui lui permet de sauver la deuxième place à l'arrivée de l'East African Rallye 1974 à Nairobi derrière le "lion" kénian Joginder Singh, sur Datsun.



Traduit de l'allemand par Andreas Kunert

Pièces détachées neuves pour votre Porsche.
Que pour votre Porsche.

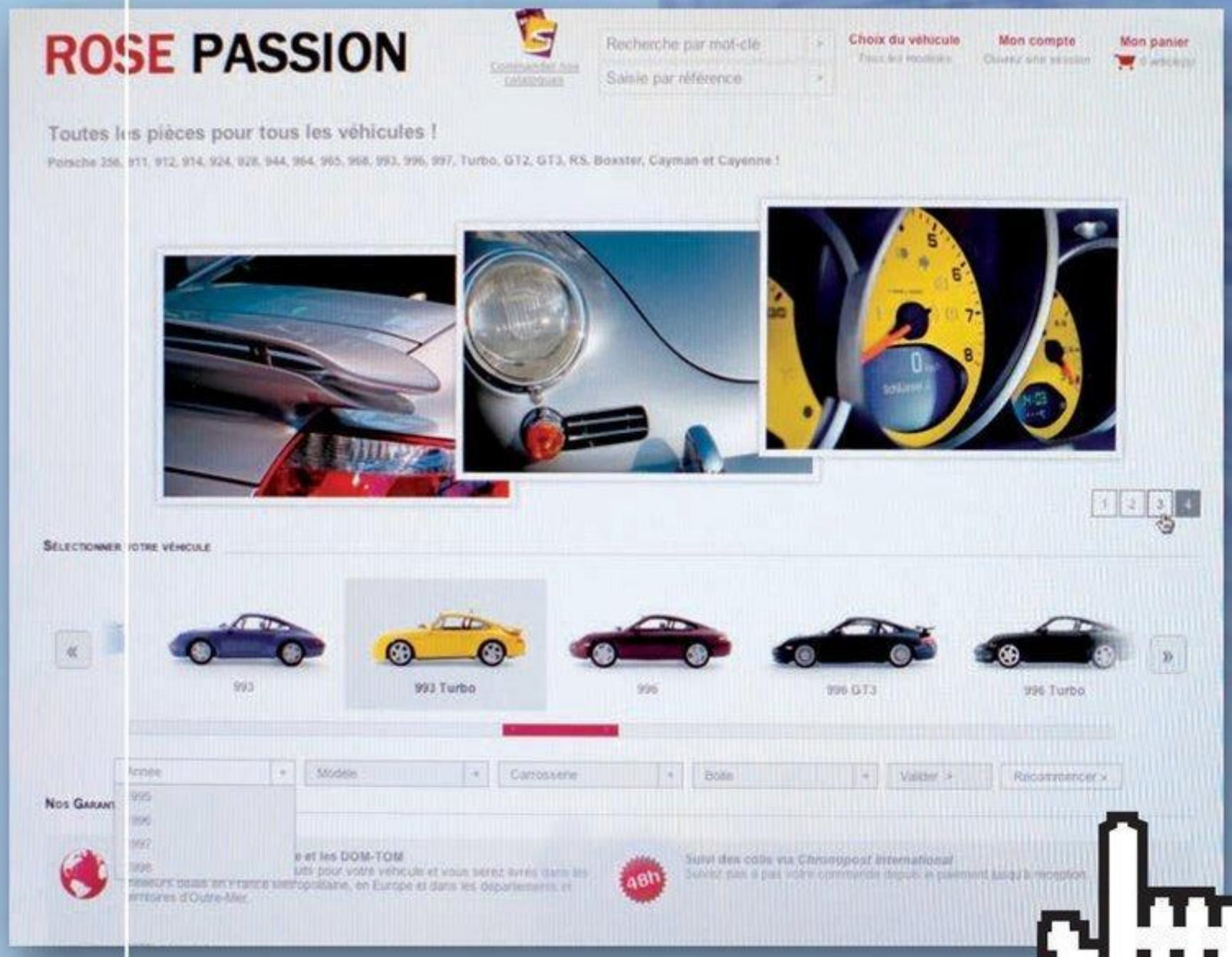
ROSEPASSION.fr

Encore plus de pièces...

pour votre 356 911 912
914 924 928 930 944
964 965 968 986 987
993 996 997 boxster
cayman ou cayenne

Commandez nos catalogues sur le site :
PIÈCES 911 et PIÈCES SPORT

NOUVEAU SITE INTERNET



ROSE PASSION propose en vente par correspondance des pièces neuves pour tous modèles **à partir de 1950**...
Pour une commande simple et rapide, sélectionnez vos pièces directement sur notre site internet : **www.rosepassion.fr**

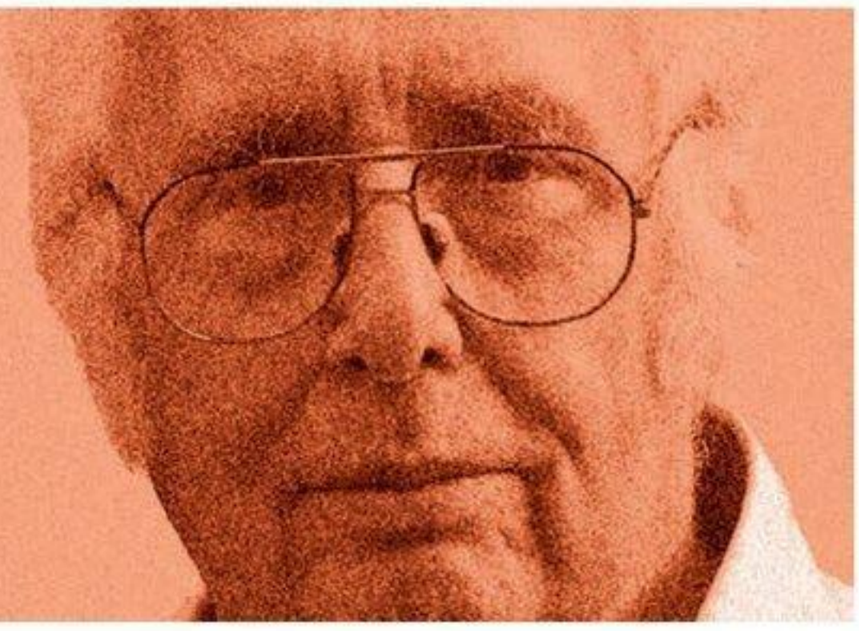


ROSE PASSION Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930 - Mail contact@rosepassion.fr
ROSE PASSION - BP 70095 - 54803 JARNY CEDEX

CREATION WEINSBERG - RC THIONVILLE - MARS 2011

LE BILLET DU VIEUX PORSCHISTE

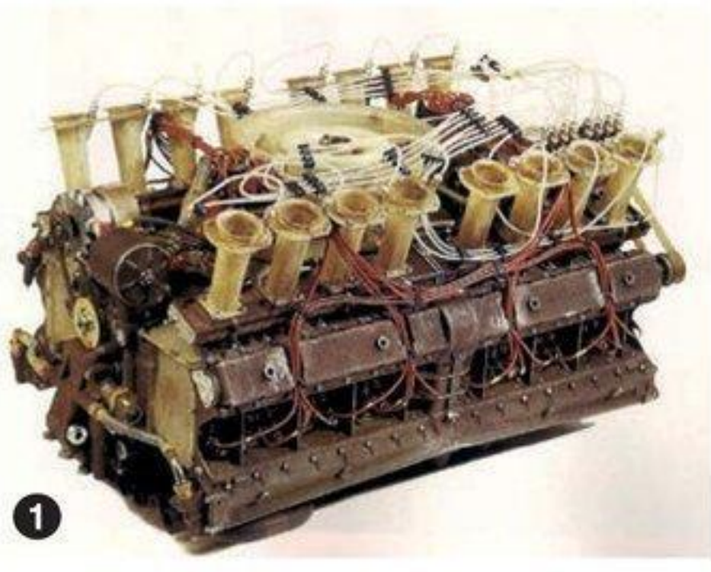
PAR LE DR. MICHEL THIRIAR



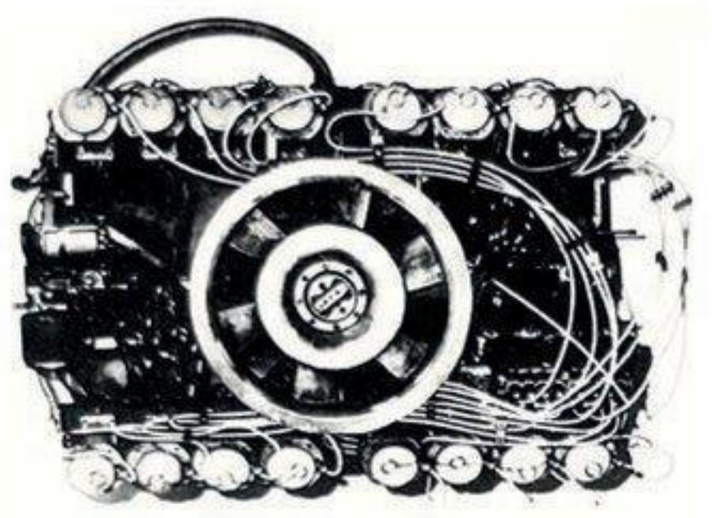
LE MOTEUR SEIZE CYLINDRES DU SPYDER 917-027

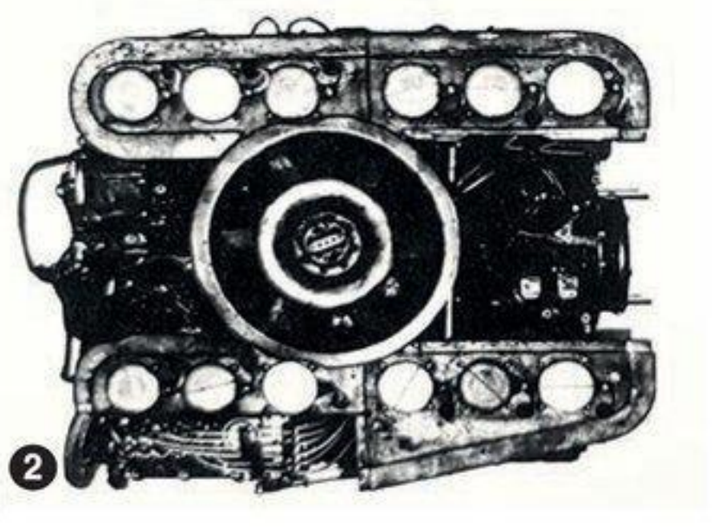
A l'arrivée des 24 Heures du Mans 1970, avec le triomphe de la 917 K de Hans Herrmann et Richard Attwood, l'exaltation de Ferdinand Piëch est à son comble : il est presque parvenu à égaler son grand-père. Pourquoi presque ? Parce que le moteur de l'Auto Union Typ 22 du Professeur était un prestigieux seize cylindres en V suralimenté (avec un seul arbre à cames central en tête qui commandait les 32 soupapes des deux bancs de huit cylindres) alors que le moteur de sa 917 était seulement un douze cylindres à plat. C'est peut-être pour cela que, dès janvier 1969, il avait chargé Hans Mezger de concevoir un 16 cylindres. Disons dès maintenant que son obsession psychiatrique du moteur seize cylindres va poursuivre Piëch toute sa vie et ne sera peut-être guérie que par la création en 2005 de la Bugatti Veyron 16.4 propulsée par un W16. La multiplication des cylindres d'un moteur est une excellente solution pour gagner de la puissance (mais pas du couple). En effet, à cylindrée égale, un multicylindre peut tourner plus vite car les forces alternatives (reciprocating) générées par les pistons sont réduites. Mais ici, le but recherché est l'augmentation de la puissance par le biais d'une augmentation de la cylindrée. Décision surprenante car on pouvait se douter qu'un jour (ce sera en 1972), la cylindrée au Mans serait limitée à trois litres. Ce seize cylindres ne pouvait donc être destiné qu'aux courses CanAm où on pensait alors (à tort) qu'il n'y aurait jamais aucune limitation à la puissance des moteurs.
Piëch ne prend pas la peine de tenir Ferry au courant de l'existence du moteur 16. Il se plait d'ailleurs à le ridiculiser. Dans ses mémoires («The Certain Sound»), John Wyer raconte qu'après que Ferry ait publiquement déclaré qu'il n'y avait aucun 16 cylindres de prévu pour les courses Can-Am, Piëch l'aurait immédiatement emmené voir un exemplaire de ce moteur. Wyer qui n'aime pas Piëch et qui a sans doute été choqué par son manque de tact va ironiser sur le fait que Piëch utilise (par erreur ?) le mot «aunt» (tante) pour qualifier son oncle («uncle»).

Le **seize cylindres** (1) est prévu d'emblée en quatre cylindrées, de 6.0 l à 7.2 l (de 770 cv à 880 cv). Il s'agit de moteurs en V à 180° (donc à plat) car développés à partir du moteur 912 dont on a conservé la prise de force centrale et auquel on a ajouté de chaque côté une paire de cylindres. C'est une transformation incroyablement complexe et coûteuse : il a fallu concevoir et réaliser un nouveau carter, un vilebrequin (qui tourne sur dix paliers), de nouvelles tubulures d'admission (laissant de la place pour les pompes d'injection) et même une nouvelle turbine de refroidissement. Seuls seront conservés les cylindres, pistons, bielles et soupapes. Quatre exemplaires du six litres sont construits et on fabrique des pièces pour six autres.
Le moteur est essayé sur le premier Spyder, le 917-027, dans lequel il trouve place mais est plutôt à l'étroit. On décide en conséquence d'augmenter de 27 cm l'empattement. On sait peu de choses concernant les essais de ce Spyder 16. Seul Mark Donohue en parle dans son livre «The Unfair Advantage». En septembre 1971, il est invité à Weissach. A un certain moment, on lui amène une sorte de long Spyder qu'il décrit comme très sale et mal fini. Un ingénieur lui explique brièvement que c'est une commande spéciale de Piëch et insiste sur le fait qu'il a coûté une fortune. Ce «seize» pourrait être une alternative à une version turbo du 12 cylindres. Donohue prend prudemment le volant du monstre : en ligne droite, la vitesse est impressionnante mais, en virage, malgré l'augmentation de l'empattement, le comportement laisse pour le moins à désirer. Siffert, Kauhsen et Mimler confirmeront la mauvaise tenue de route de 917-027. L'allongement a diminué sa rigidité torsionnelle et la répartition du poids (70 kg ajoutés à l'arrière) l'a rendu plus survireur et moins capable d'accepter le supplément de puissance.
Ce seize aura un impact sur Ferrari. S ans y voir malice, le service de presse de Porsche a publié en 1970 une photo montrant un moteur 912 12 cylindres à côté de la version 16. Pour des raisons de mise en page, sur le document, la taille du 16 est réduite de sorte que les deux blocs semblent de même taille (2). Les ingénieurs de Ferrari en auraient conclu que les deux moteurs étaient des cinq litres destinés à la saison 1971. Incapables de produire un tel moteur, Ferrari renonça à poursuivre le développement de la 512S, laissant Porsche triompher en 1971 pratiquement sans opposition.
Le 16 cylindres est abandonné en 1971 car le développement des turbocompresseurs permit d'obtenir de grandes puissances à moindre frais.
En octobre 1971, le Spyder 917-027 (3) est envoyé au musée Porsche de Stuttgart qu'il quittera brièvement en 2014 pour être exhibé à Goodwood au Festival of Speed.



1

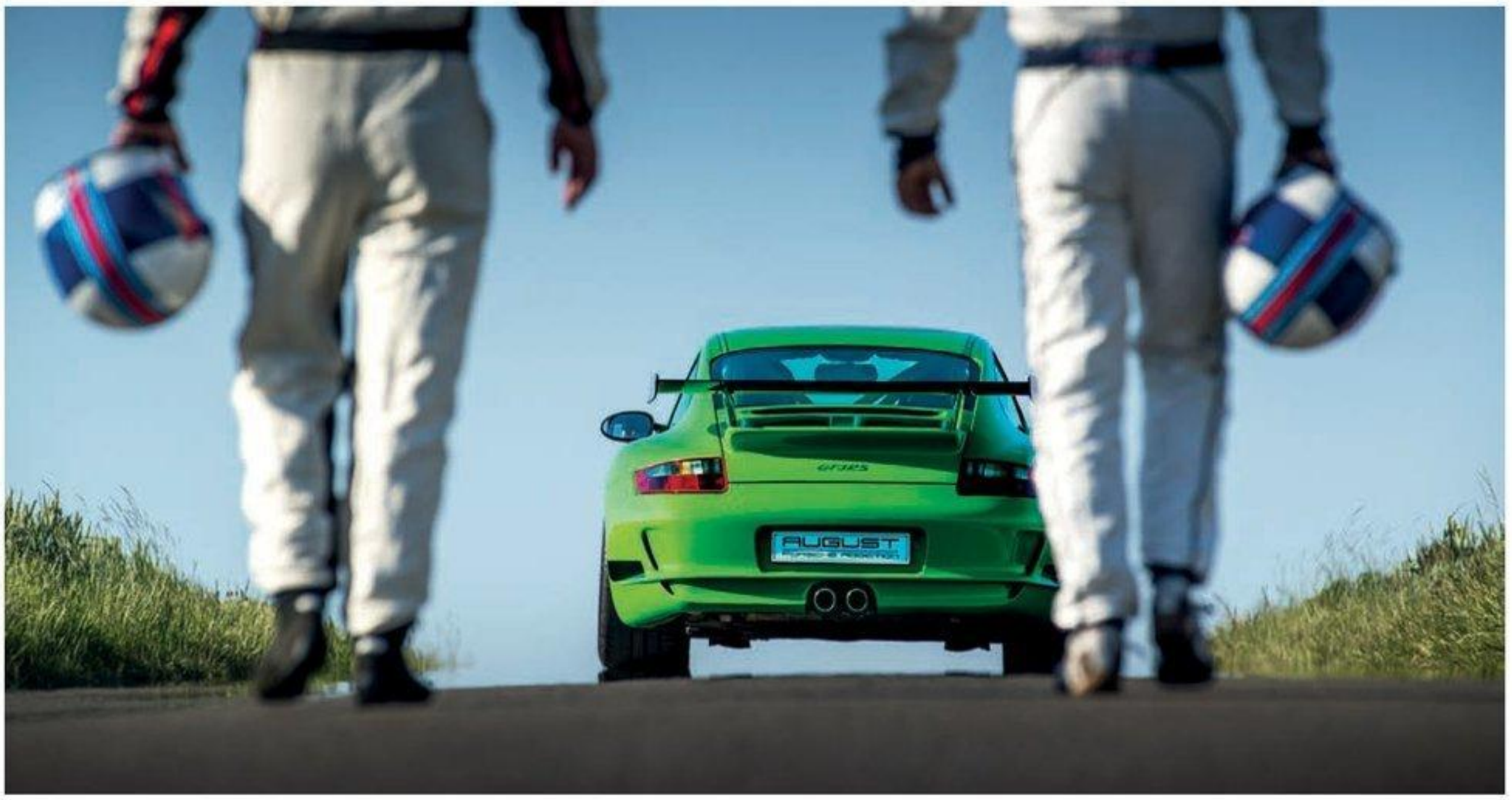




2



3



VOTRE **PARTENAIRE** POUR L'ENTRETIEN, LA RESTAURATION,
L'ACHAT, LE PILOTAGE, ET LA VENTE DE VÉHICULES EXCLUSIFS.

AUGUST

PORSCHE ADDICTION

15, route de Genval · 1380 Ohain · Belgique
august@porsche-addiction.com
www.august-classics.be - www.porsche-addiction.com
Tel: +32 2 633 36 79 Fax: +32 2 633 63 79

MONSTRUEUSES !

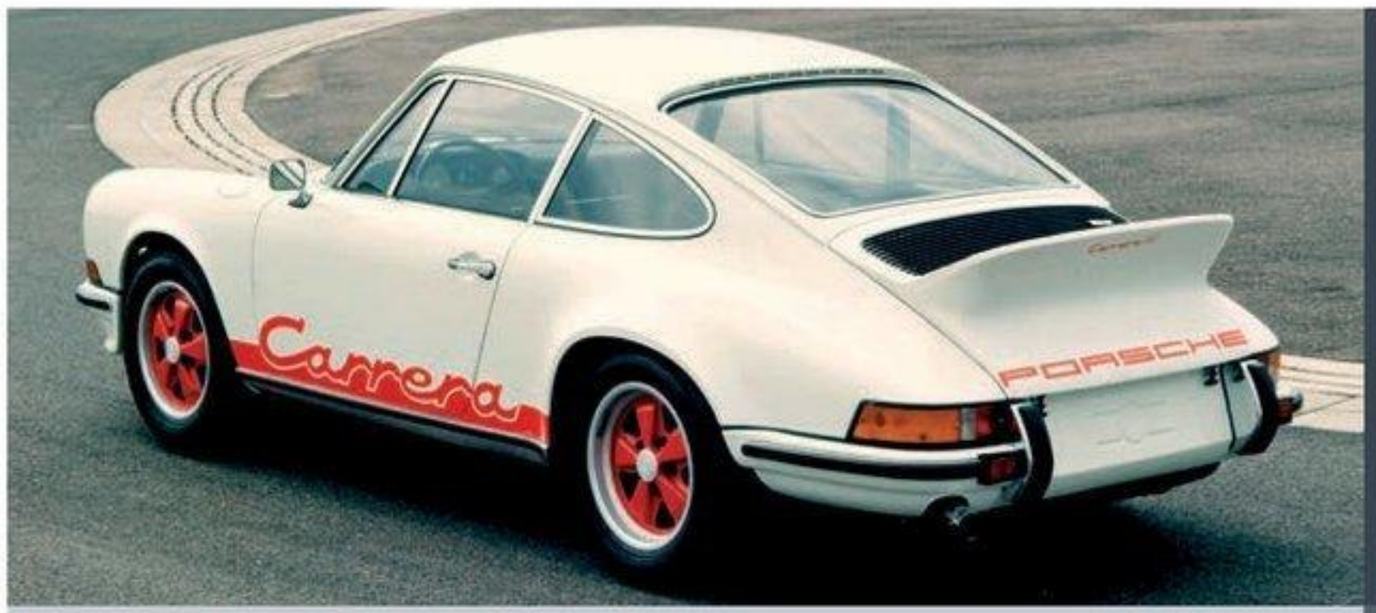
ANECDOTES ET TÉMOIGNAGES SUR LES 911 LES PLUS PUISSANTES



SI L'ON DEVAIT RÉSUMER L'HISTOIRE DE LA 911 À CE QU'ELLE A DE PLUS MAGIQUE, DEUX PETITES APPELLATIONS SUFFIRAIENT : TURBO ET RS. LES TURBO ET LES RS CONSTITUENT LE SOMMET DE LA GAMME 911, ET SONT À CE TITRE LES PLUS PUISSANTES ET LES PLUS EXCITANTES, CHACUNE DANS SA CATÉGORIE ET AVEC SON PROPRE STYLE. AU MOMENT OÙ SORT LA PLUS PUISSANTE DE TOUTES, LA 991 GT2 RS (700 CH), NOUS AVONS EU ENVIE D'APPELER À LA BARRE CEUX QUI LES ONT CONDUITES (IL NE SONT PAS SI NOMBREUX), OU POSSÉDÉES (ILS SONT ENCORE MOINS NOMBREUX) AFIN DE LES FAIRE TÉMOIGNER, CAR RIEN NE REMPLACE LEUR EXPÉRIENCE LORSQU'IL S'AGIT D'EN PARLER.



LES ATMOSPHÉRIQUES



CARRERA RS 2.7
210CH - MILLÉSIME 1973

Moteur : 6 cylindres à plat à refroidissement par air
Cylindrée : 2687cm3
Puissance : 210ch à 6300tr/min
Couple : 260Nm à 5100tr/min
Production : 1 590 ex
0 à 100km/h : 5,8s
Vitesse max : 242km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly (Flat 6 Magazine) : *Elle est l'icône absolue, l'intouchable. En a-t-on trop fait sur elle ? Pas si sûr. Chaque fois que j'ai eu la chance de prendre le volant de l'une d'elles, je suis parti en me disant : « N'exagérons rien, ce n'est jamais qu'une 2.4 S avec 20 ch de plus… » Mais à chaque fois la magie a opéré ! Question de sonorité, d'ambiance, de vivacité, de légèreté et d'agilité.*

Bernard (collectionneur) : *C'est une auto sympathique, dont je trouve la réputation surfaite au regard de sa cote aujourd'hui. J'en possède une, elle est très amusante à conduire avec son injection mécanique. En vérité, c'est son comportement qui la rend plaisante à conduire.*

Marc Ouayoun (PDG de Porsche France) : *Pour comprendre la RS, il faut se positionner sur ce qu'elle représentait à l'époque. Quand on constate ce que proposait la concurrence, la RS n'avait rien à envier aux GT italiennes. Ce moteur est la quintessence de ce qu'offre un moteur atmosphérique: il offre de la vivacité, de franches montées dans les tours, très peu d'inertie. Dans le contexte de 1973, c'était un engin ultime.*

Christian Tahon (Flat 6 Magazine) : *La Carrera RS 2.7 Lightweight que j'ai eu la chance de posséder est vraiment celle qui m'a procuré le plus de plaisir, quand je repense à toutes ces ballades faites à son volant. J'en ai rêvé, je l'ai eue, on l'a même engagée au Monte Carlo Historique sous la neige.*

LES FAITS

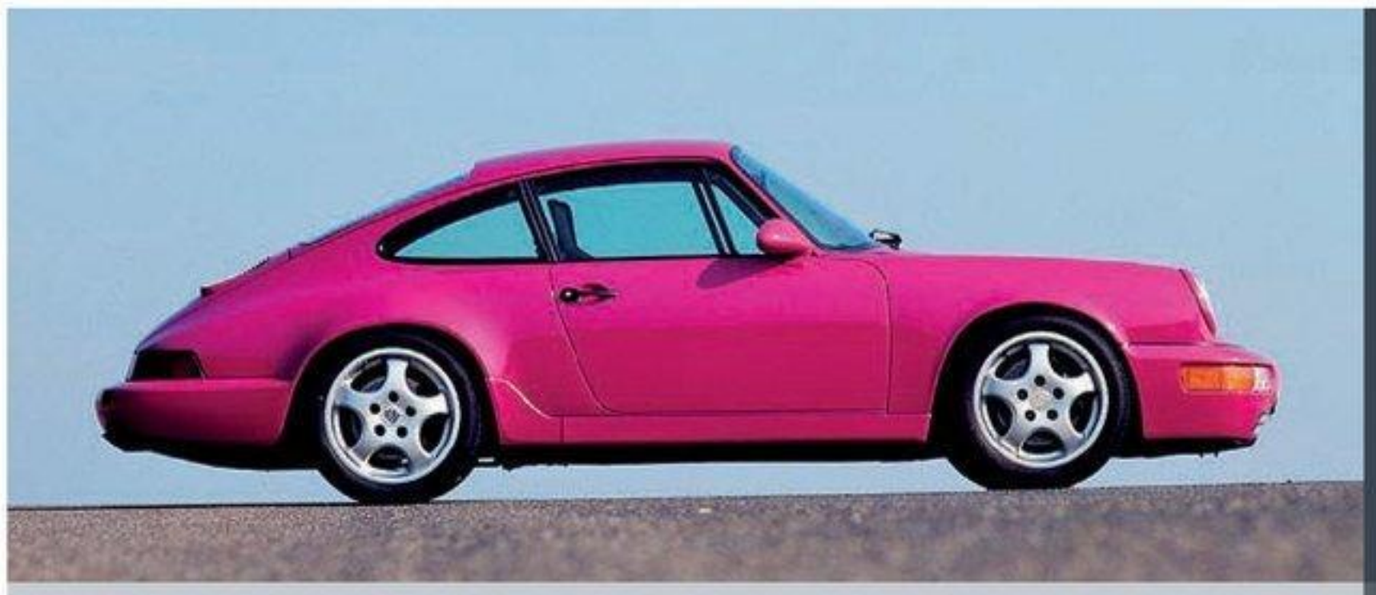
• RS signifie RennSport, que l'on pourrait traduire par Sport Compétition.

• Le constructeur souhaitait en écouler 500 exemplaires afin d'obtenir l'homologation de la 911 en Groupe 4. Finalement, 1590 exemplaires furent fabriqués.

• Il s'agit de la première 911 de série possédant des pneus plus larges à l'arrière.

• On estime que 48 à 52 exemplaires furent convertis en 2.8 RSR (300ch) pour la compétition.





964 CARRERA RS
260CH - MILLÉSIME 1991

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par air
Cylindrée : 3600cm3
Puissance : 260ch à 6100tr/min
Couple : 325Nm à 4800tr/min
Production : 2 279 ex
0 à 100km/h : 5,3s
Vitesse max : 262km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *Qui n'a jamais conduit une 964 RS ne sait pas ce que c'est qu'une Porsche "pure et dure". Elle l'est totalement, dans tous les sens du terme ! Je n'ai que des souvenirs d'essais délirants avec cette rebelle, qui n'hésitait pas à décaler sa trajectoire de près de 50 cm quand on passait sur une cassure de revêtement au beau milieu d'un virage. Fatigante sur routes, elle était redoutablement efficace en circuit.*

Bernard : *Ce n'est pas très puissant mais elle marche fort, elle est très efficace. En revanche, c'est un bout de bois sur la route, à s'en casser les dents. Elle reste prévenante avant de décrocher.*

Marc Ouayoun : *Le plus frappant avec la 964 Carrera RS est le fait que son ADN soit si semblable à la RS 2.7. C'est une auto légère, aux montées en régime franches mais avec davantage de modernité. Elle possède cet esprit de compétition typique des RS, à la limite entre la route et le circuit.*

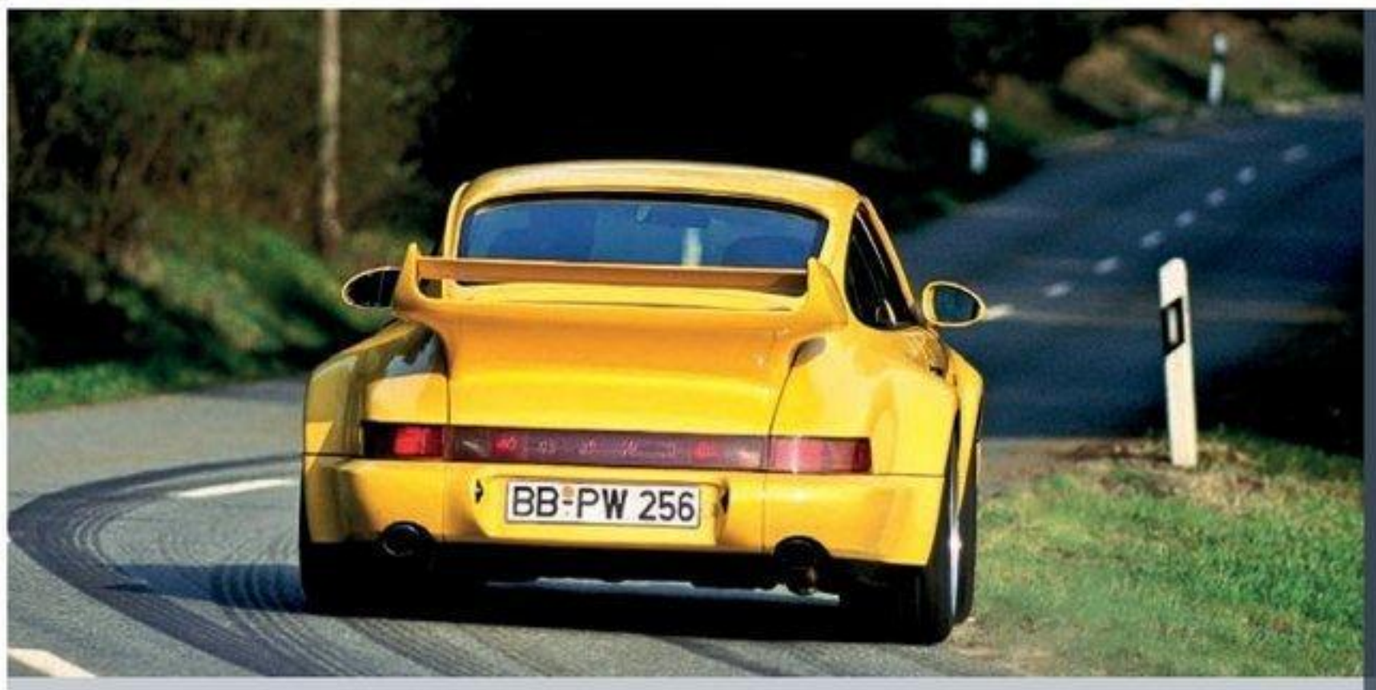
LES FAITS

• Elle ressuscite l'appellation Carrera RS pour les 911 de route après 17 ans d'absence.

• Une simple modification de boîtier permet de lui faire gagner 10 ch, mais elle est allégée de 140 kg !

• Elle était munie dès l'origine de jantes de 17 pouces en magnésium, qui ont parfois mal vieilli. La plupart des propriétaires préfèrent les entreposer et rouler avec des répliques en aluminium.

• Sonauto obtint 94 exemplaires pour la France lors de sa commercialisation.



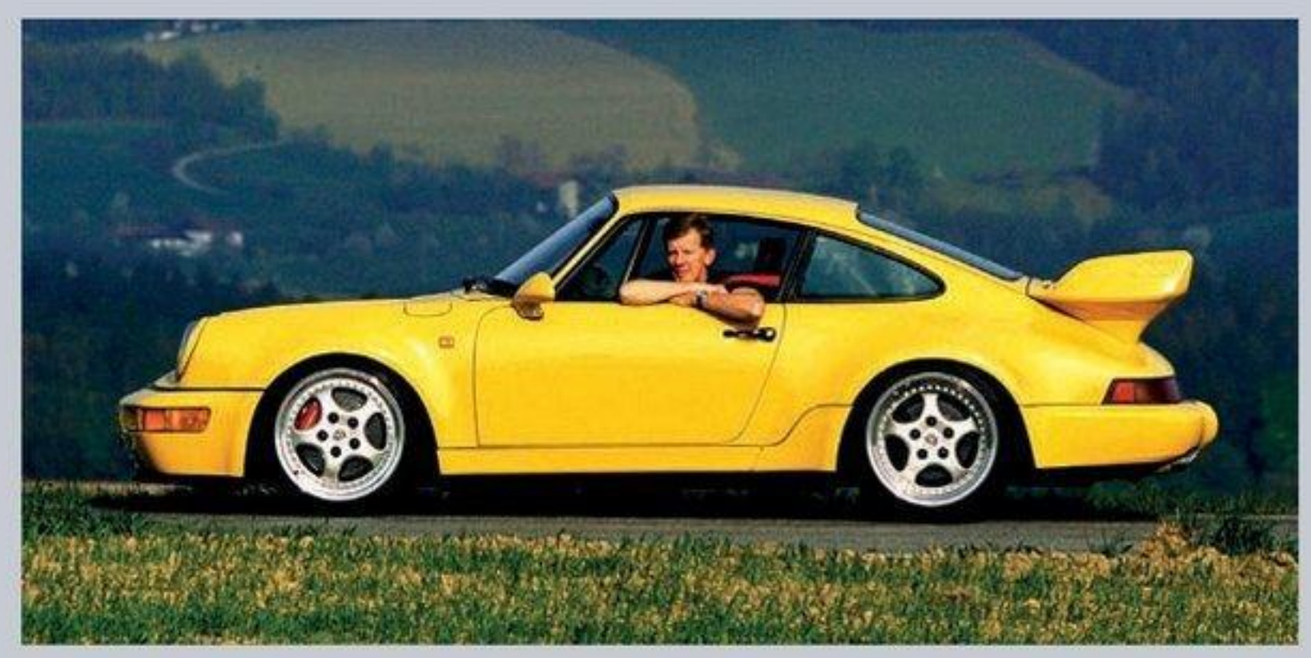
964 CARRERA RS 3.8

300CH - MILLÉSIME 1992

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par air
Cylindrée : 3600cm3
Puissance : 300ch à 6100tr/min
Couple : 360Nm à 4800tr/min
Production : 90 ex
0 à 100km/h : 4,9s
Vitesse max : 270km/h

ILS EN PARLENT

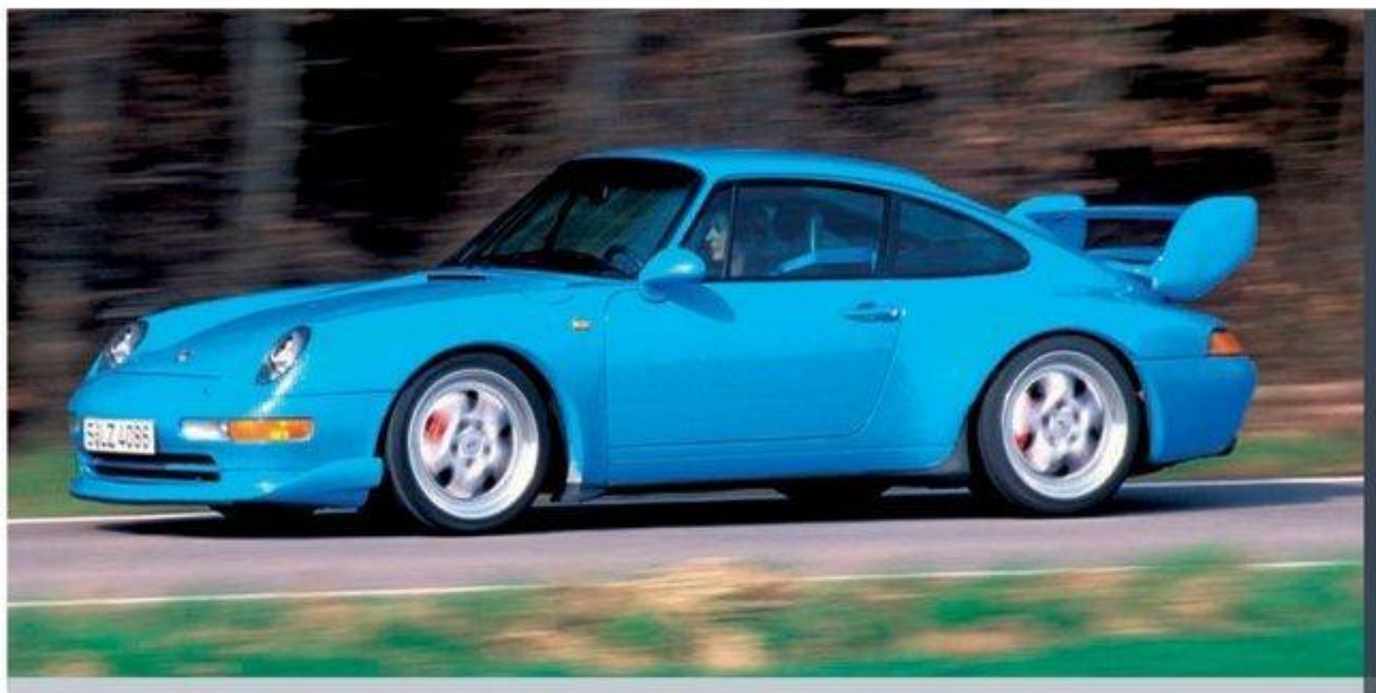
Marc Joly : *La 964 RS 3.8 a pour elle une puissance supérieure, mais contre elle des voies plus larges et des trains réglés très piste, la rendant délicate et peu facile sur route. Moins agile, donc, que la version normale. Mais quelle gueule, et là aussi quelle efficacité sur circuit !*



LES FAITS

• Elle dispose de nombreux éléments spécifiques, le plus intéressant étant son aileron. Contrairement à tous les ailerons sur les 964, celui de la Carrera RS 3.8 est directement moulé d'une seule pièce avec le capot arrière.

• Assemblée à la main par le département compétition, elle coûtait environ 80 000 DM de plus qu'une 964 Carrera RS, ce qui est énorme.



993 CARRERA RS

300CH - MILLÉSIME 1995

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par air
Cylindrée : 3746cm3
Puissance : 300ch à 6500tr/min
Couple : 355Nm à 5400tr/min
Production : 1 123 ex
0 à 100km/h : 5,0s
Vitesse max : 277km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *La 993 RS était en effet beaucoup plus facile à appréhender que la 964 RS, mais pas moins passionnante, et pas forcément plus facile !*
En effet, sa direction assistée en a soulagé plus d'un, et on se sentait beaucoup plus à l'aise à son volant. Pourtant, il fallait quand même s'occuper d'elle pour la faire tenir par terre, car ses suspensions étaient encore bien dures.

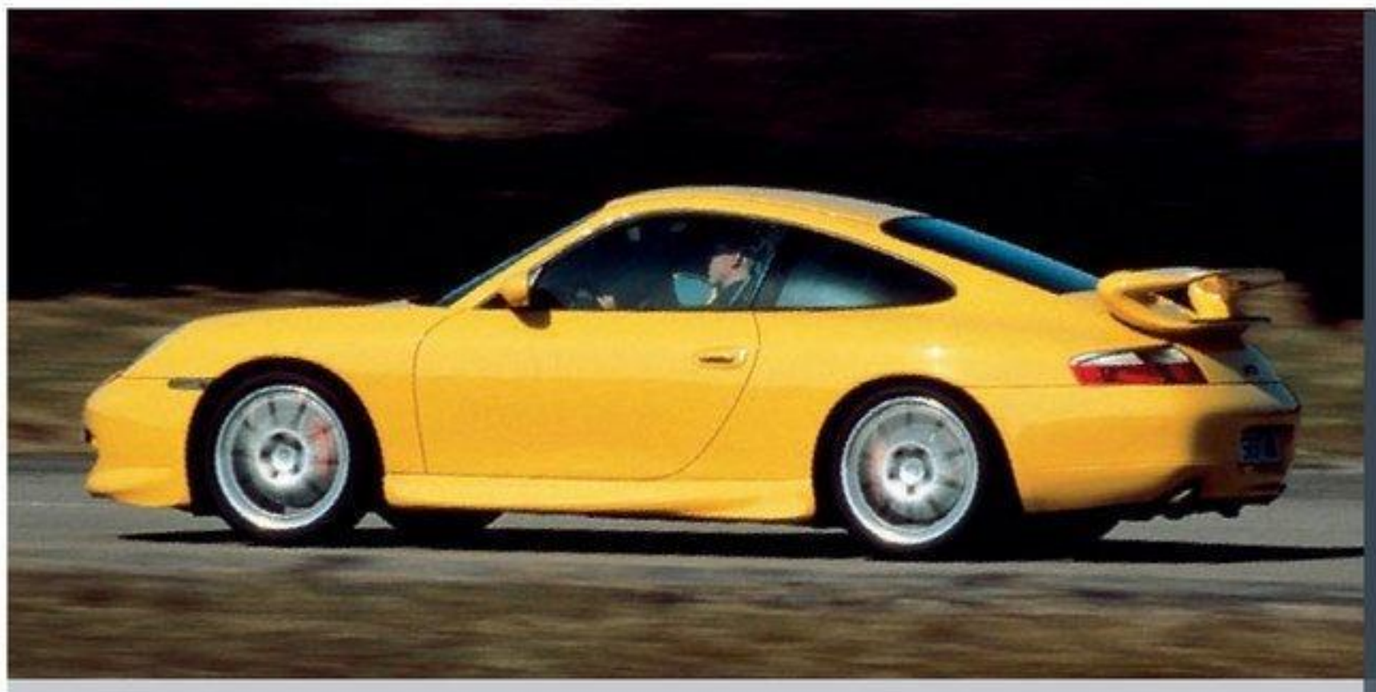
Jacques (Club Porsche Auvergne) : *Je l'ai acquise au milieu des années 90. Je faisais partie du club Porsche de France, et tout le monde utilisait sa 993 RS sur circuit sans arrière pensée, à la différence d'aujourd'hui. Nous prenions des chronos sans aucune retenue. Cette voiture m'a procuré beaucoup de satisfaction, avec un bon ressenti sur circuit. A l'époque, on se moquait de perdre de l'argent à la revente, nous avions d'ailleurs beaucoup de frais d'entretien car les voitures souffraient. Boucliers, phares, pare-brises, pneus, freins… Je suis content que les prix baissent, car les voitures ne sortent plus, pas même sur la route.*

LES FAITS

• On distingue deux versions : La Touring et la Clubsport. Les Clubsport sont très convoitées, car très rares.

• L'habitacle d'une Clubsport est totalement dénué de moquettes et cette 911 dispose d'un arceau soudé, très difficile à homologuer en France.

• La RS Clubsport dispose d'une boîte aux deux derniers rapports légèrement plus courts afin de privilégier la vivacité sur circuit. Cette boîte pouvait être installée en option sur la Touring.



996 GT3 PHASE 1
360CH – MILLÉSIME 1999

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée : 3600cm3
Puissance : 360ch à 7200tr/min
Couple : 370Nm à 5000tr/min
Production : 1 868 ex
0 à 100km/h : 4,8s
Vitesse max : 302km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *Quand elle est sortie, ce fut un mélange de tristesse, d'une part, de voir l'appellation RS abandonnée au profit de GT3, et d'inquiétude, d'autre part, en constatant que Porsche n'avait cette fois plus joué la carte de l'allégement. Mais dès que j'ai essayé les premiers exemplaires, je fus totalement séduit ! Ce flat 6 hurlant haut dans les tours à n'en plus finir, ce comportement très typé circuit, très réactif au lever de pied, Porsche offrait à la génération 996 ses lettres de noblesse. Elle n'a pas vieilli, et distille toujours autant de plaisir !*

Bernard : *Je ne m'en souviens plus trop. Elle était très bien à sa sortie, mais je trouve qu'elle s'est rapidement démodée.*

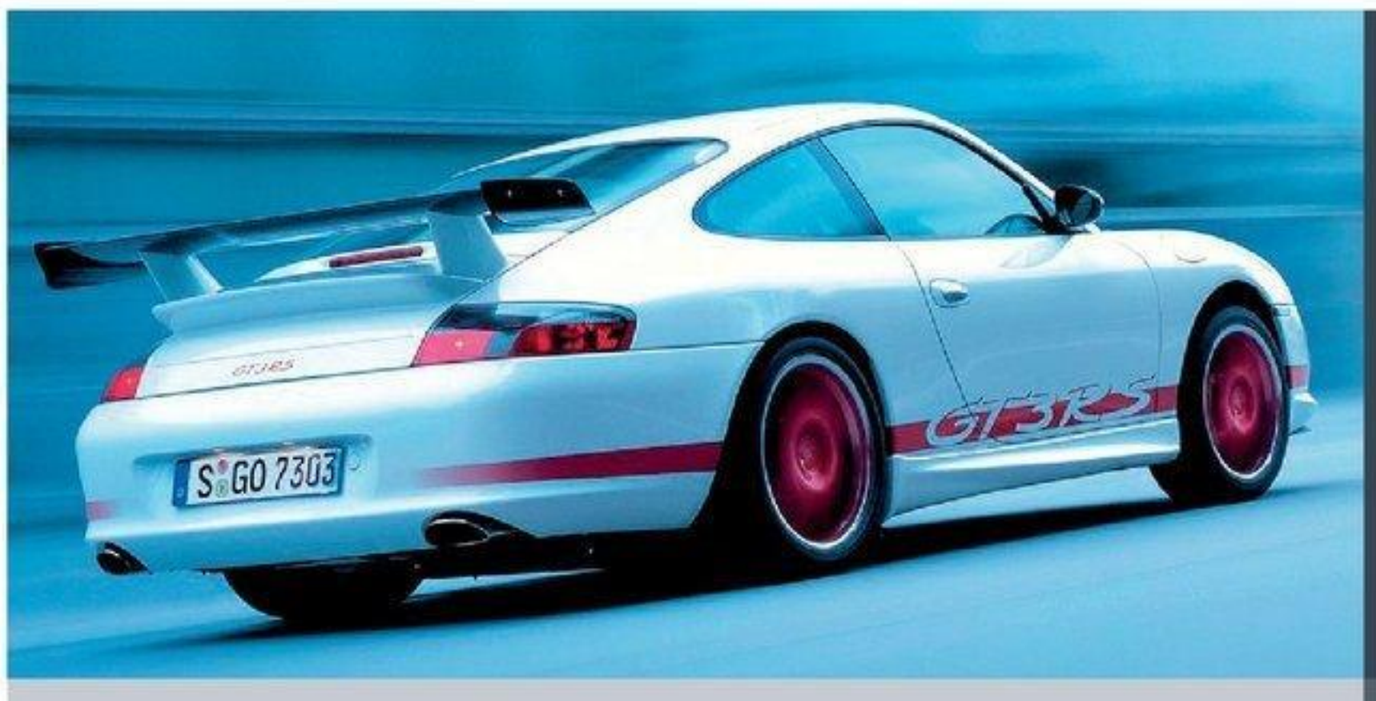
Marc Ouayoun : *L'ensemble moteur-boîte de la 996 GT3 est incroyable. Ce bloc Mezger a une vraie santé, sa facilité de prise en mains est sans commune mesure par rapport à une 964 Carrera RS. Elle est très efficace sur circuit et procure beaucoup de plaisir, bien qu'elle reste d'une grande polyvalence. Aujourd'hui, je pense qu'une 996 GT3 n'ayant pas trop souffert d'une utilisation répétée sur circuit est l'une des meilleures autos que l'on puisse se procurer.*

LES FAITS

• L'appellation Carrera RS est abandonnée au profit de l'appellation GT3, qui correspond au championnat où courent les voitures de série.

• La GT3 se différencie par un aérokit comprenant un bouclier avant, des jupes latérales et un aileron arrière en pince de crabe. Il fut fabriqué par un fournisseur français, D.Moris.

• Le moteur est le premier de la lignée de ces moteurs que l'on appelle désormais les «Mezger» du nom de Hans Mezger, célèbre concepteur du moteur de la 911 GT1, victorieuse au Mans. Ce moteur reprend en effet le bloc-moteur de la GT1, il est réputé increvable.



996 GT3 RS
381CH – MILLÉSIME 2004

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée : 3600cm3
Puissance : 381ch à 7400tr/min
Couple : 385Nm à 5000tr/min
Production : 682 ex (dont 140 en conduite à droite)
0 à 100km/h : 4,5s
Vitesse max : 306km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *La 996 GT3 RS est superbe, avec sa couleur blanche et ses décos bleu ou rouge, rendant aux passionnés tout ce qu'on aimait des vraies RS. Pour le reste, elle est à peine plus performante qu'une GT3 phase 2, mais ses réglages de trains encore plus pointus ont rendu certains exemplaires délicats à piloter à la limite. Très excitante si bien réglée, un peu affolante si mal réglée…*

Bernard : *C'est une auto qui était remarquable à sa sortie, mais en la comparant à une 997, on s'aperçoit qu'elle manque de couple et de puissance. Il y a peu, je suis arrivée à un point où j'avais beaucoup d'autos, j'ai donc préféré m'en séparer, je prends davantage de plaisir dans des 911 plus récentes ou au contraire, dans de vraies anciennes.*

LES FAITS

• Porsche avait prévu d'en construire 200 exemplaires, il y en eut finalement 682 en raison de la très forte demande.

• Sur le capot arrière, un système d'admission forcée d'air permettrait de gagner l'équivalent de 26ch à haute vitesse, mais impossible de mesurer cela sur un banc de puissance. La puissance est donc officiellement 381ch.

• Elle ne fut pas commercialisée aux Etats-Unis



997 GT3 RS PHASE 1

415CH – MILLÉSIME 2007

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée : 3600cm3
Puissance : 415ch à 7600tr/min
Couple : 405Nm à 5500tr/min
Production : 1 909 ex
0 à 100km/h : 4,2s
Vitesse max : 310km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *Une vraie tueuse, avec une gueule de brute, et des couleurs très flashy, j'adore, et j'ai toujours adoré. Pas près d'oublier le premier essai complet que j'en fis à l'époque, avec constamment l'impression de rouler sur route avec une 911 de course. Rarement cette sensation avait été aussi forte pour une Porsche de route. De plus, son pilotage est passionnant, avec des rodéos maitrisés sur route, et une efficacité hors normes sur circuit.*

Marc Zighera : *C'était ma toute première Porsche. J'ai adoré cette voiture, j'avais constamment l'impression de rouler sur la route avec une voiture de course, c'était incroyable. J'ai fait plus de 15 000km de circuit avec elle, sur la plupart des circuits de France, et il faut bien comprendre le principe des transferts de charge, mais une fois que cela est assimilé, quel jouet, quelle arme! Au niveau du pilotage, il y avait encore très peu d'aides à la conduite, elle reste une pure et dure qui ne pardonne aucune erreur. Cela dit, je ne comprends pas l'explosion subite de la cote de ce modèle, cela n'avait aucun sens.*

LES FAITS

• Porsche a décidé de pousser le concept de GT3 RS beaucoup plus loin que sur la 996, et d'en faire un modèle à part entière : ailes arrière élargies, couleurs spécifiques, et un poids en baisse de 20kg par rapport à la 997 GT3.

• Les couleurs de présentation, Vert et Orange (il s'agit de leur dénomination exacte) ont fait l'effet d'une bombe. Il y eut pourtant 5 combinaisons : Orange et Vert, donc, Gris ou Noir associés à des bandes orange, et Blanc Carrara à bandes noires. Le Blanc fut introduit plus tardivement.



997 GT3 RS 4.0

500CH – MILLÉSIME 2011

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée : 3996cm3
Puissance : 500ch à 8250tr/min
Couple : 460Nm à 5750tr/min
Production : 600
0 à 100km/h : 3,9s
Vitesse max : 310km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *L'aboutissement parfait de toute une gamme ! Quand elle est sortie, il ne s'agissait pas de calculer sa future cote, l'essentiel était de mettre du gaz, et de profiter à fond de ses jouissives capacités. Tueuse sur route comme sur circuit, un vrai monstre à écouter absolument un soir d'été sur une route de montagne déserte.*

Bernard : *J'ai eu toutes les 997 GT3 RS. Porsche a été très sympa, nous a fait acheter toutes les versions… J'ai longtemps conservé ma RS 4.0, avant de m'en séparer tant la nouvelle génération est plus performante.*

Marc Ouayoun : *Elle s'approche davantage d'une auto de compétition, sans le moindre filtre. On y trouve moins d'isolants, la mécanique est beaucoup plus pointue, elle est très efficace et son comportement est encore plus abouti. La 4.0 est l'archétype de la voiture totalement pure. C'est vraiment une Cup immatriculée.*

Marc Zighera : *La RS 4.0 est vraiment un coup de cœur dans le monde des 911 atmosphériques. C'est une belle synthèse entre une voiture qui reste utilisable sur nos routes, associée à un fantastique moteur de course. Ce dernier vous accompagne avec des envolées lyriques à presque 9000 tr/min. Essayez-la sur une piste et avec un bon mode d'emploi vous aurez l'impression de voler.*

LES FAITS

• A l'époque, il fallut plusieurs mois à Porsche pour écouler toute la production. Impensable aujourd'hui, car tous les modèles s'arrachent pour deux fois leur prix neuf.

• Probablement la dernière GT3 RS munie d'une boîte manuelle.





991 GT3 RS
500CH – MILLÉSIME 2015

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée : 3996cm3
Puissance : 500ch à 8250tr/min
Couple : 460Nm à 6250tr/min
Production : Env. 3 500 ex
0 à 100km/h : 3,3s
Vitesse max : 310km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *Son efficacité m'a totalement sidéré, descendant les chronos sur circuit comme pour rire. Le déchirement de son flat 6 haut dans les tours, ses accélérations, l'adrénaline qu'elle produit en toutes circonstances, nous sommes ici dans tous les superlatifs. Personnellement, je ne suis pas perturbé du tout par sa boîte PDK, même si j'ai toujours regretté qu'elle ne soit pas réglée plus sportive encore.*

Bernard : *Je possède une R et une RS. Selon moi, la RS est plus drôle, la R est certes exclusive mais la boîte de la RS est nettement plus efficace ! En conduite soutenue, vous pouvez vous concentrer sur votre volant, vous arrivez comme un fou, vous freinez tard, c'est catapulté d'une épingle à l'autre. Sur certains cols que je connais bien dans les Alpes, le rythme auquel vous pouvez évoluer est vraiment honteux tant elles sont rapides. La 991 GT3 RS est l'arme absolue.*

François (collectionneur) : *Je l'avais achetée en Orange Fusion, couleur que j'apprécie particulièrement. Ayant fait de la piste avec, je trouve que c'est un vrai scalpel et sa tenue de route est incroyable, à tel point que l'un de mes amis s'est rendu malade en la conduisant. On a de la puissance en permanence, mais elle reste délicate à utiliser sur route car elle est trop rapide, trop efficace. Elle est aussi remarquable pour partager sa passion, je croisais parfois des gens qui venaient se prendre en photo à côté lorsque je m'arrêtais faire le plein.*

LES FAITS

• Le constructeur devait produire seulement 1800 à 2500 exemplaires. Face à la vigueur de la demande, on estime qu'il y en aurait entre bien plus ! (Le chiffre de 6500 exemplaires circule souvent, mais Porsche refuse, pour le moment, de communiquer sur le sujet. NDLR)

• Elle reste aujourd'hui la plus efficace de toutes les Porsche de route pour la piste, et les sensations délivrées par le moteur atmosphérique restent inégalées.





991 R
500CH – MILLÉSIME 2016

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau
Cylindrée : 3996cm3
Puissance : 500ch à 8250tr/min
Couple : 460Nm à 6250tr/min
Production : 991 ex
0 à 100km/h : 3,8s
Vitesse max : 323km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *Je suis toujours un peu gêné quand je dois parler d'elle. N'en a-t-on pas trop fait ? Objectivement, la R n'est jamais qu'une GT3 normale, avec les ailes larges, le moteur de la RS et une boîte méca. Ce qui, de fait, la rend moins performante que les GT3. Mais subjectivement, quel bonheur de retrouver une boîte méca dans une ultra sportive qui ne fait absolument aucune concession à la modernité ambiante !*

Marc Zighera : *Je peine à comprendre l'engouement autour de cette voiture. J'apprécie son côté néo-rétro, notamment les sièges baquets habillés de tissu pied-de-poule, et elle reste très agréable à conduire avec son moteur de course et sa boîte manuelle. Cela dit, sa boîte reste désuète, rien ne pourra égaler une boîte PDK. J'ai la sensation de conduire une GT3 en boîte mécanique. De grâce, cela ne vaut pas 400 000€…*

LES FAITS

• Elle est sortie en plein vent de folie sur les voitures de collection. Les 991 exemplaires furent vendus en quelques jours, sinon quelques heures.

• La folie fut telle qu'un exemplaire fut adjugé aux enchères pour la somme folle de 545 000€.



POUR COMPLETEZ VOS CONNAISSANCES

ENCYCLOPEDIE 911
TOME 3 : 964/993

EN KIOSQUE



LES TURBO



930 TURBO 3.0
260CH – MILLÉSIME 1975

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par air, turbo KKK type 3LDZ
Cylindrée : 2994cm3
Puissance : 260ch à 5500tr/min
Couple : 343Nm à 4000tr/min
Production : 2 850 ex
0 à 100km/h : 5,5s
Vitesse max : 250km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *Le jour où j'ai enfin pu en conduire une, j'appréhendais ! Elle avait tellement fait fantasmer mon adolescence ! Allais-je être à la hauteur ? En réalité, la Turbo est effectivement une bombe, surtout dans cette première version, car elle marie à la perfection la légèreté et la performance, avec le fameux coup de pied aux fesses. Une conduite vraiment spéciale et déroutante…*

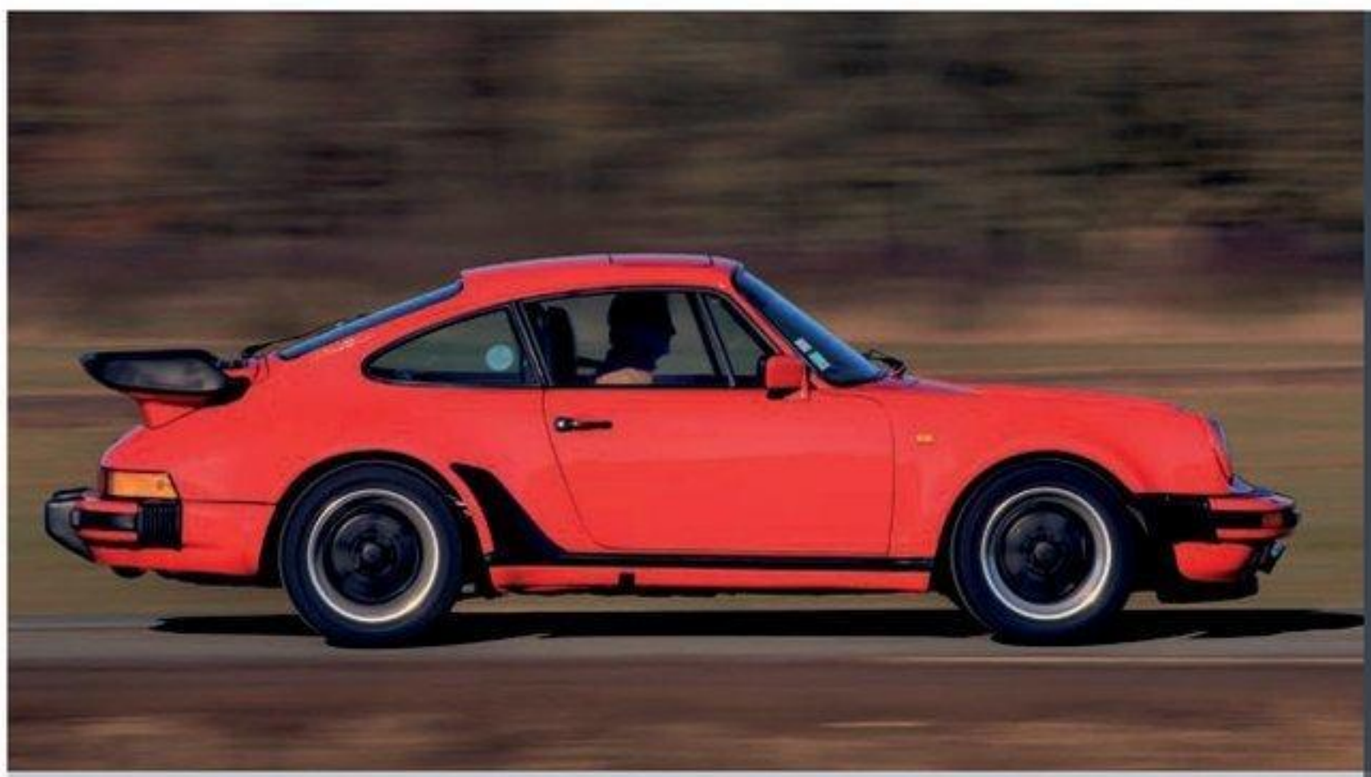
Bernard : *J'ai un modèle de 1975 en boîte 4 vitesses. C'est très drôle, le train avant louvoie en permanence. Les freins ne sont pas si catastrophiques.*

Marc Zighera : *Il faut savoir que les 260ch ne sont pas présents longtemps. C'est la toute première 911 Turbo, et elle n'était pas munie d'un échangeur d'air. De fait, lorsque le moteur devient chaud, l'air circulant dans le compartiment moteur n'étant pas refroidi par un échangeur, les performances s'amoindrissent.*

LES FAITS

• Le département compétition insista lourdement afin que la Turbo soit commercialisée comme une version allégée, faite pour la piste. Finalement, la direction commerciale eut le dernier mot et obtint que la Turbo soit positionnée comme un modèle très performant et très luxueux. Un positionnement qui perdure aujourd'hui.

• Le chef d'orchestre Herbert von Karajan se fit faire une 911 Turbo très spéciale : caisse de RSR et arborant les décalcomanies Martini de la Turbo RSR. Un collectionneur suisse a récemment fait l'acquisition de cette voiture pour 3 millions d'€.



930 TURBO BOÎTE 5
300CH – MILLÉSIME 1989

Moteur : 6 cylindres à plat turbocompressé à refroidissement par air
Cylindrée : 3299cm3
Puissance : 300ch à 5500tr/min
Couple : 432Nm à 4000tr/min
Production : 2 204 ex
0 à 100km/h : 5,2s
Vitesse max : 260km/h

ILS EN PARLENT

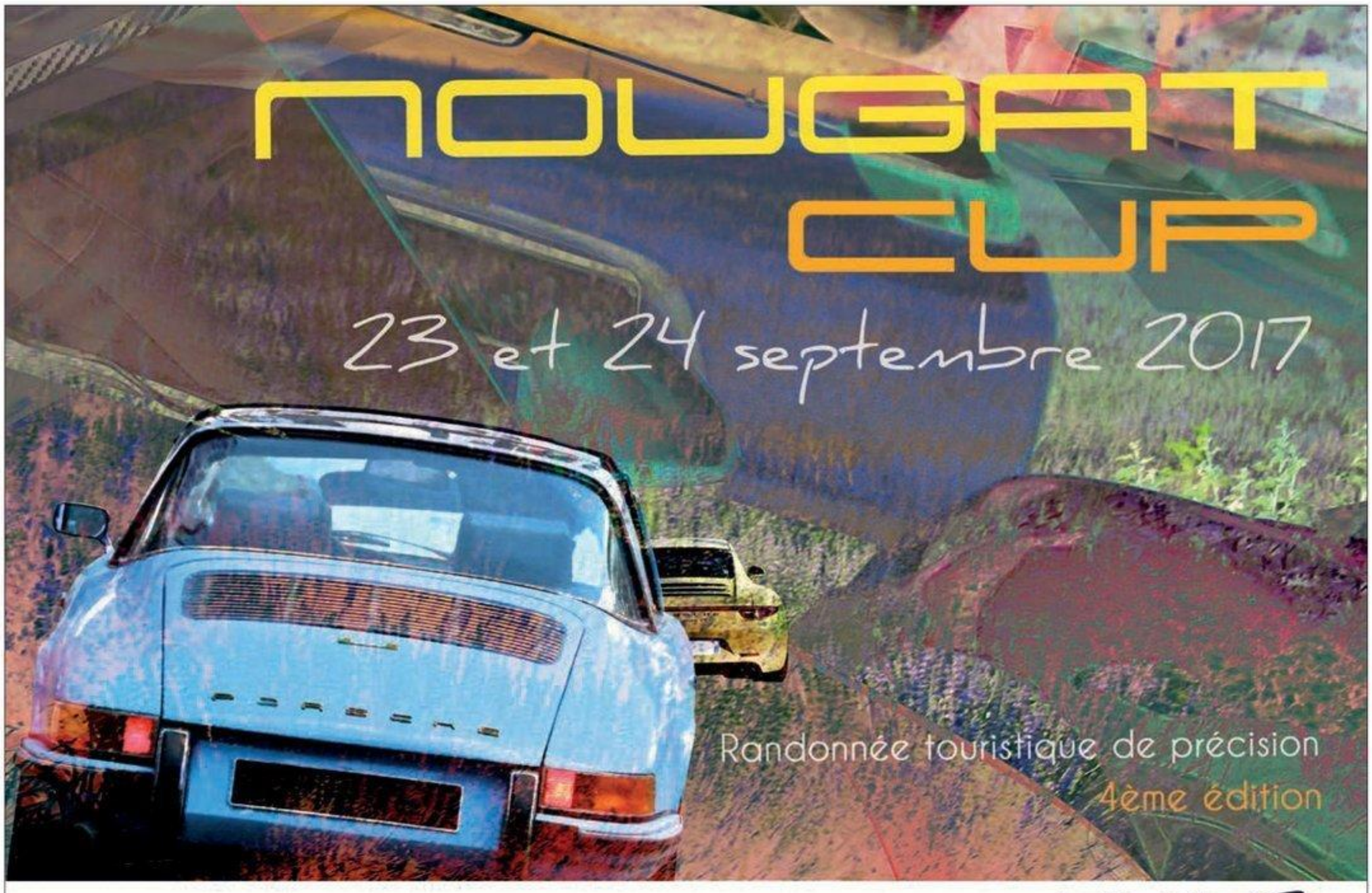
Marc Zighera : *C'est une voiture incroyable dont la conduite est radicalement différente d'une Turbo à boîte 4 vitesses. Elle a l'avantage d'être très rare, et elle distille de belles sensations, notamment le coup de pied aux fesses à l'accélération. C'est une voiture qu'il faut toutefois aborder avec humilité sous la pluie, en raison des freins.*

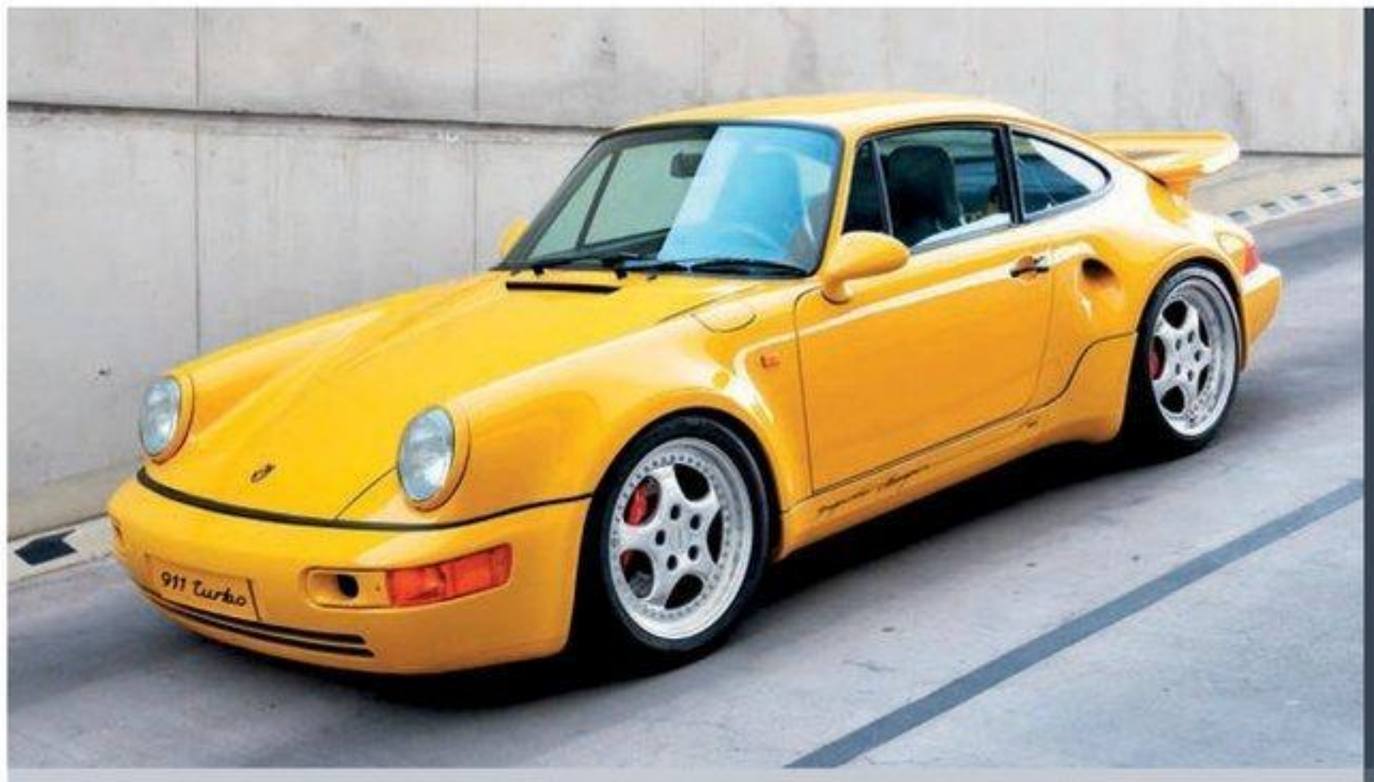
Marc Joly : *Il aura donc fallu attendre près de 15 ans pour qu'enfin la 930 reçoive une boîte cinq! Pour sa dernière année d'existence, il était temps! Est-ce que cela change beaucoup de choses? Oui! Car au fil des ans, la perte de souplesse due à la boîte 4 était vraiment devenue pénalisante. Avec cinq rapports, cela permit d'être beaucoup plus facilement dans le bon couple, et à moins souffrir du temps de réponse. Du coup, psychologiquement, on avait l'impression que la 930 avait retrouvé des chevaux. Il n'en était rien, c'est juste qu'on pouvait bien mieux exploiter les 300 ch et le fameux coup de pied aux fesses!*

LES FAITS

• La 930 Turbo en boîte 5 vitesses ne sera produite que pendant un seul millésime, en 1989.

• Il y eut environ 31 exemplaires de Turbo S (code option 148) délivrant 330ch à 5750tr/min et 467Nm à 4500tr/min, mais elle n'apportait pas de vraie différence.





964 TURBO S LEICHTBAU

381CH – MILLÉSIME 1992

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau, turbo KKK type K27
Cylindrée: 3299cm3
Puissance : 381ch à 5750tr/min
Couple : 490Nm à 4500tr/min
Production : 86 ex
0 à 100km/h : 4,6s
Vitesse max : 290km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *La première fois où je l'ai essayée, neuve, je n'avais pas réalisé à quel point j'avais de la chance, car la notion de série très limitée n'était pas vraiment d'actualité à l'époque. Quel souvenir, quelle auto ! Sûrement une des 911 Turbo les plus excitantes, puisqu'elle était un mélange de RS et de Turbo! De vraies sensations fortes, un comportement délicatement ahurissant (je me souviens du tête à queue de notre photographe à son volant, juste sur un coup d'accélérateur à peine trop appuyé !) !*

Jacques : *Radicale, c'est le mot. C'est la voiture la plus pure et dure que j'ai possédée. Pour vous donner une idée, j'étais obligé de rétrograder en 4ème lorsque la vitesse était limitée à 110km/h sur autoroute, elle ne supportait pas la 5ème. Ma femme est montée une fois dedans et n'a plus jamais voulu s'y installer tant les accélérations étaient brutales. Elle ne dispose d'aucune aide à la conduite. Esthétiquement, elle avait un charme fou.*

LES FAITS

• C'est la 964 de route la plus performante de l'histoire. Avec 1290kg seulement et 381ch, tous ceux qui ont eu la chance de la conduire parlent d'une Porsche féroce, mais grisante.

• Elle n'a été produite qu'à 86 exemplaires, qui s'échangent aujourd'hui pour des montants avoisinant le million d'€. Elle était cependant très chère : 295 000DM, alors que la future Turbo 3.6 coûtera 204 000DM. Une sorte de GT2 RS avant l'heure…

• La couleur Jaune Vitesse fut développée spécialement pour la Turbo S Leichtbau. Cette couleur fut proposée au catalogue jusque sur la gamme 997.



964 TURBO 3.6
360CH – MILLÉSIME 1993

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par air, turbo KKK type K27
Cylindrée : 3600cm3
Puissance : 360ch à 5500tr/min
Couple : 520Nm à 5000tr/min
Production : 1 121 ex
0 à 100km/h : 4,8s
Vitesse max : 280km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *Parce que j'ai adoré son premier essai, avec la belle verte de Sonauto, parce que c'est avec elle que j'ai mis pour la première fois un compteur à 300, tout en conservant le coup de pied aux fesses, parce qu'elle est magnifique, pour toutes ces raisons, j'ai un gros faible pour la Turbo 3.6. Objectivement, comme toutes les mono-turbos, elle a pourtant vieilli, mais pas dans nos cœurs de passionnés !*

Bernard : *Je possède une Turbo 3.6 avec moins de 20 000km. Elle a pour moi une grande valeur sentimentale, car c'est la première 911 que j'ai achetée neuve. C'est la dernière mono-turbo, j'aime l'odeur du cuir souple lorsque je monte à bord. A l'époque, elle était révolutionnaire avec ses 360ch, et c'est une belle auto, esthétiquement c'est une réussite incroyable. C'est l'une des plus belles Porsche en Turbo.*

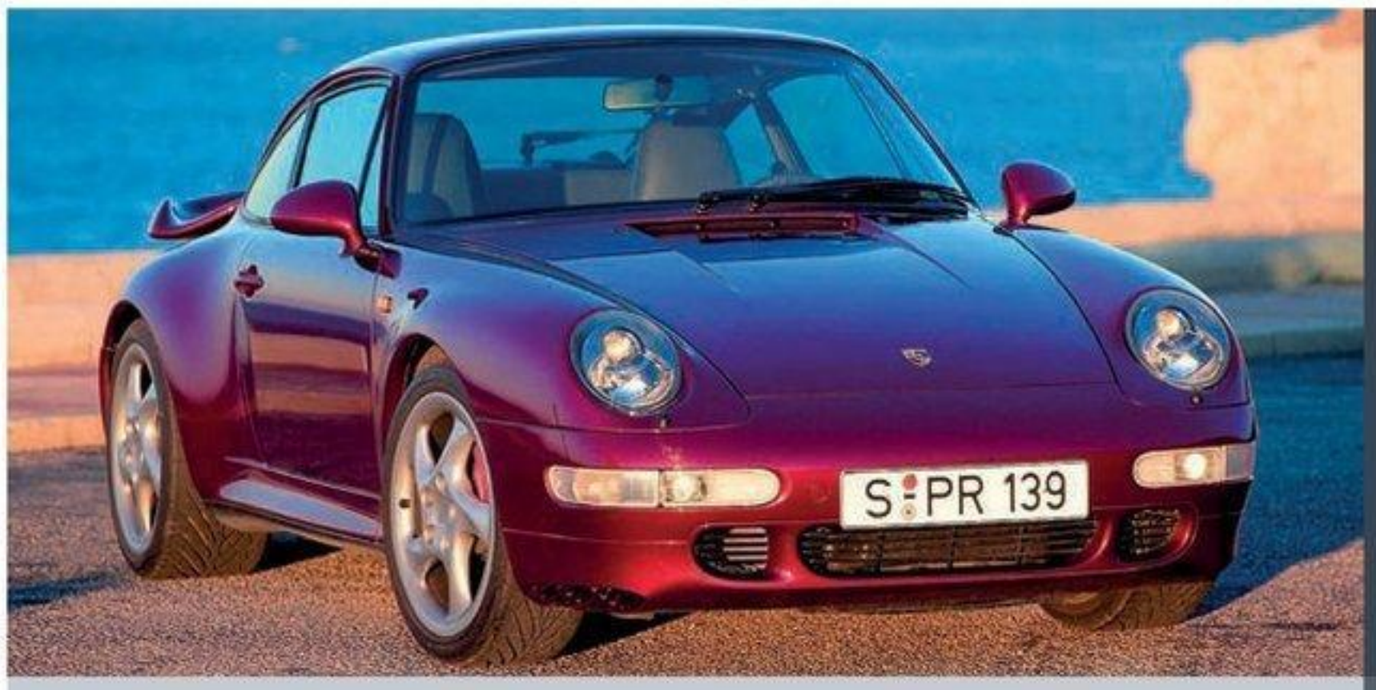
Marc Zighera : *C'est la dernière monoturbo à procurer cet effet coup de pied aux fesses extraordinaire. J'en ai rêvé, mais je n'ai jamais franchi le pas. Parmi les Turbo anciennes, c'est pour moi la plus désirable.*

LES FAITS

• Elle possède l'une des images les plus fortes de l'histoire de la 911 Turbo. Cela est en grande partie dû à son apparition très remarquée dans le blockbuster américain Bad Boys où elle tient une place de choix. La Turbo 3.6 est munie de plaques françaises dans le film.

• Pour les plus gourmands, un kit moteur (code option X88) permettait de porter la puissance à 385ch.

• Les plus fervents collectionneurs rechercheront la Turbo S 3 .6 Slant nose (nez penché) munies d'ailes plates et de phares de 968. Elle fut produite à seulement 76 exemplaires.



993 TURBO
408CH – MILLÉSIME 1995

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par air, deux turbos KKK type K16
Cylindrée: 3600cm3
Puissance : 408ch à 5750tr/min
Couple : 540Nm à 4500tr/min
Production : 11 676 ex (inclut les Turbo S)
0 à 100km/h : 4,5s
Vitesse max : 290km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *Une vraie merveille, dont les chronos ont mis bien longtemps à être battus. Mais aussi, que de gouttes de sueur sur mon front au moment de conduire quelques exemplaires aux trains mal réglés, rebondissant de bosse en bosse. Elle reste en tout cas un véritable avion de chasse dont les accélérations transmettent toujours des sensations fortes. En ce qui concerne la 993 Turbo S, elle ne m'a jamais fait vibrer plus que de raison. Ses 450ch ne s'exprimant que lancé à fond sur une autobahn, ils n'apportent pas grand chose de plus qu'une Turbo normale.*

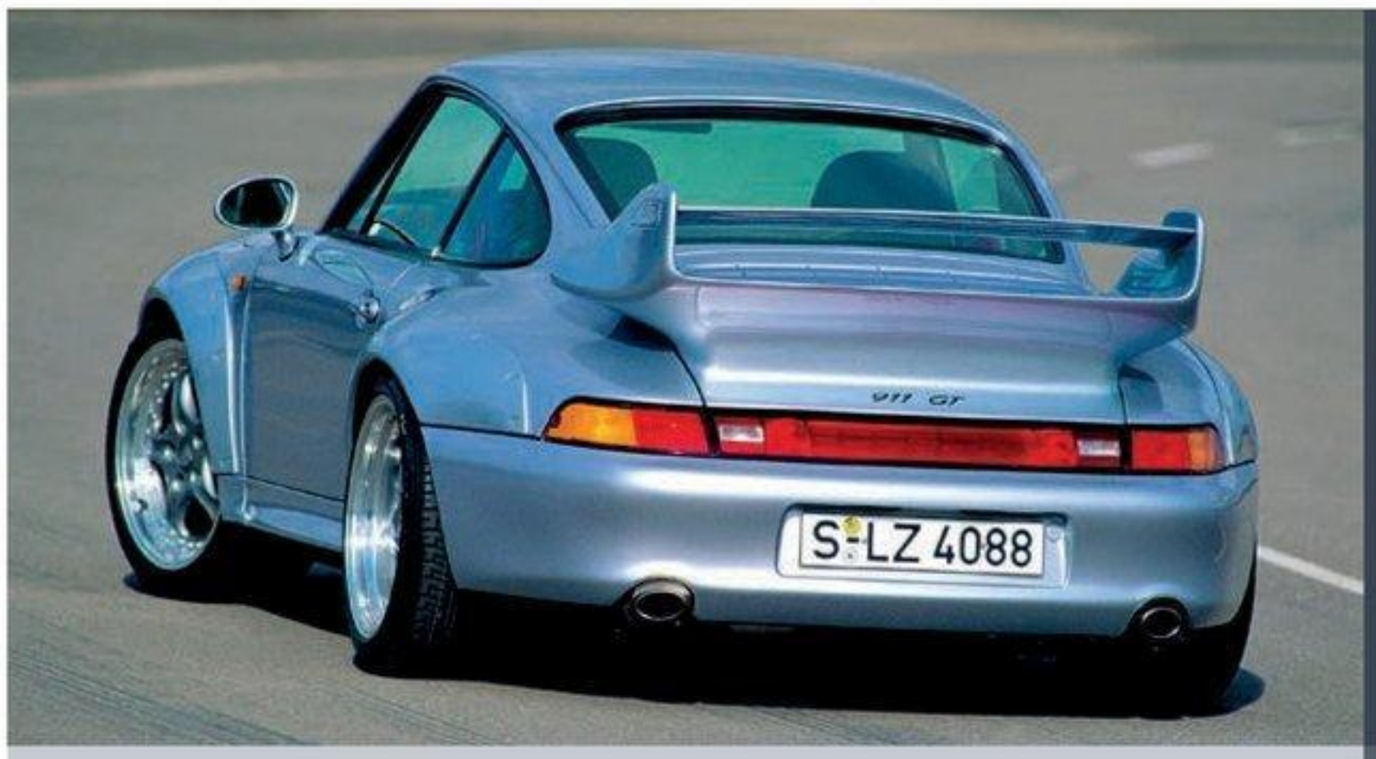
Bernard : *J'ai un exemplaire très spécial, que j'aime beaucoup. C'est une auto qui avait été achetée neuve par l'équipementier D.Moris, avec moteur de 430ch. Il l'a confiée à Ruf qui a porté la puissance à 505ch. Ensuite, D.Moris a modifié énormément de pièces qui sont désormais en carbone. Les ailes arrière ont des prises d'air, et les sièges sont en carbone également, et une boîte de 993 GT.*

Marc Ouayoun : *La 993 Turbo est très moderne, mais je ne suis pas un grand fan. Elle est certes très performante, mais déjà un peu aseptisée. Ce que j'adore, c'est son esthétique : c'est la plus belle de toutes les 911 Turbo.*

LES FAITS

• Le Sultan de Bruneï possède un exemplaire jaune avec intérieur en cuir jaune.

• Lors du millésime 1998, Porsche conclura en beauté la carrière de la 993 Turbo en proposant une 993 Turbo S, suréquipée et munie d'un moteur développant 450ch. Elle est extrêmement rare : seulement 345 exemplaires, incluant 160 exemplaires pour les Etats-Unis, munis cette fois-ci d'un moteur de 430ch.



993 GT
430CH – MILLÉSIME 1995

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par air, double turbo KKK
Cylindrée : 3600cm3
Puissance : 430ch à 5750tr/min
Couple : 540Nm à 4500tr/min
Production : 172 ex (dont 21 versions 450ch)
0 à 100km/h : 4,4s
Vitesse max : 295km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *Je reste en admiration totale et la GT fait partie de ces 911 devant lesquelles je m'incline chaque fois que j'en vois une. Celle-ci est un monstre authentique, une tueuse de haut vol, une délurée de première classe, bref, elle me fait craquer. Pour sa gueule de brute, d'abord, mais surtout pour son association puissance-légèreté, le tout avec seulement deux roues motrices là où la Turbo normale en avait quatre. Elle réclame du savoir faire et de la concentration.*

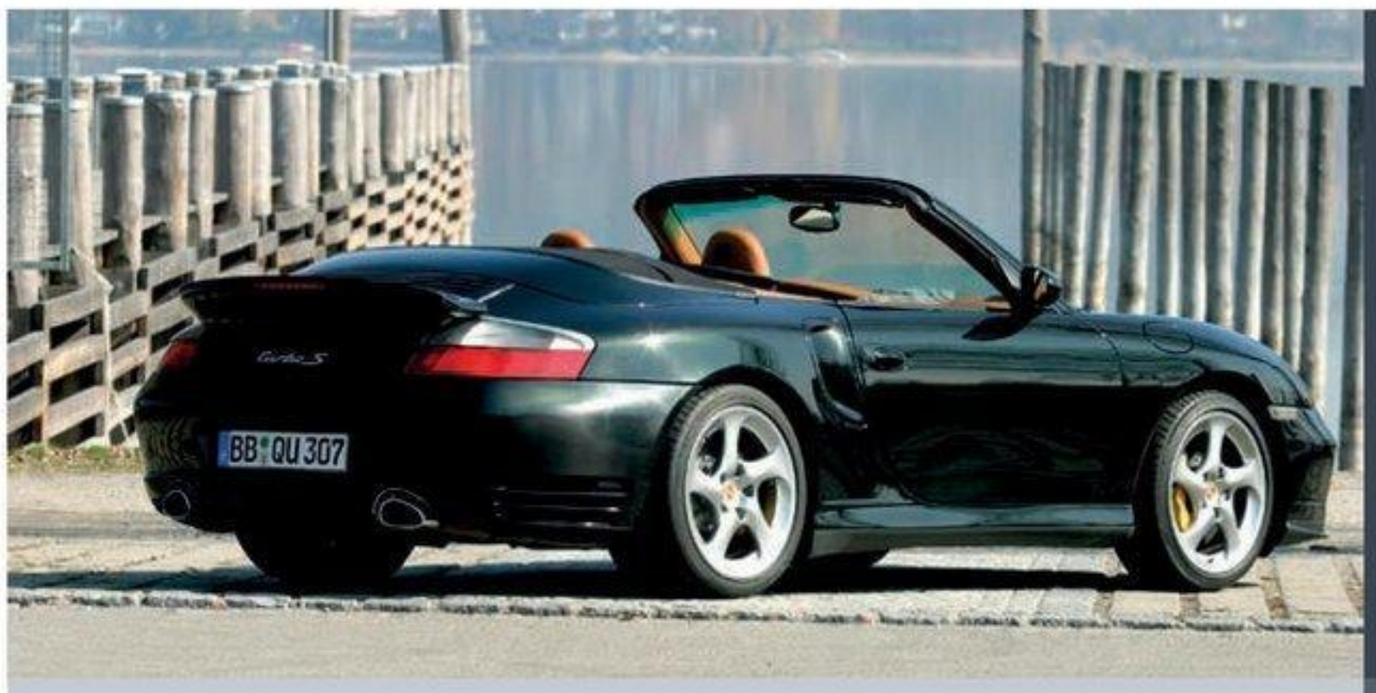
Jacques : *J'ai possédé la version 450ch. Pour être honnête, je n'ai pas forcé le talent de cette voiture, car sa cote commençait à flamber sérieusement lorsque je l'ai acquise. L'inspection avant achat a duré une journée. De fait, je n'ai pas pris de risques sur la route : elle fait partie de ces Porsche sur lesquelles la valeur de l'auto domine l'agrément dont on peut en tirer, à tel point qu'on se transforme presque en financier. J'avais vraiment peur de l'abîmer. Par exemple, il m'est arrivé de crever un pneu, et j'ai endommagé la jante. Malheureusement, il est impossible de trouver des Speedline d'origine à l'usine. Elle marchait tout de même très fort, et je trouve que c'est la plus belle Porsche jamais construite, notamment avec ses ailes rivetées. Mais rouler avec était presque trop stressant.*

LES FAITS

• Les ailes rivetées qui sont sa signature ont une vraie fonction inspirée de la course : en cas d'accrochage en piste, il était beaucoup plus simple et plus rapide de déboulonner rapidement l'extension d'aile afin de la remplacer.

• Il y eut au cours du millésime 1998 une version 450ch produite à 21 exemplaires. Leur valeur avoisine les 2 millions d'€.

• A sa sortie, la version 450ch était moins chère que la 993 Turbo S. Imagine-t-on aujourd'hui Porsche proposer une GT2 RS moins chère que la Turbo S ?



996 TURBO S
450CH – MILLÉSIME 2004

Moteur : 6 cylindres bi-turbo refroidi par eau
Cylindrée : 3600cm3
Puissance : 450ch à 5700tr/min
Couple : 620Nm entre 3500tr/min et 4500tr/min
Production : 1 565 ex
0 à 100km/h : 4,2s
Vitesse max : 307km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *Sûrement la meilleure des 996 Turbo "normales" mais là encore, l'appellation S lui a offert une réputation un peu surfaite, car ses gros turbos sont parfois plus pénalisants qu'autre chose. Mais au moins c'est une S, avec des signes distinctifs. Comme toutes les 996 Turbo, une vraie furie, elle aussi, mais en toute sécurité.*

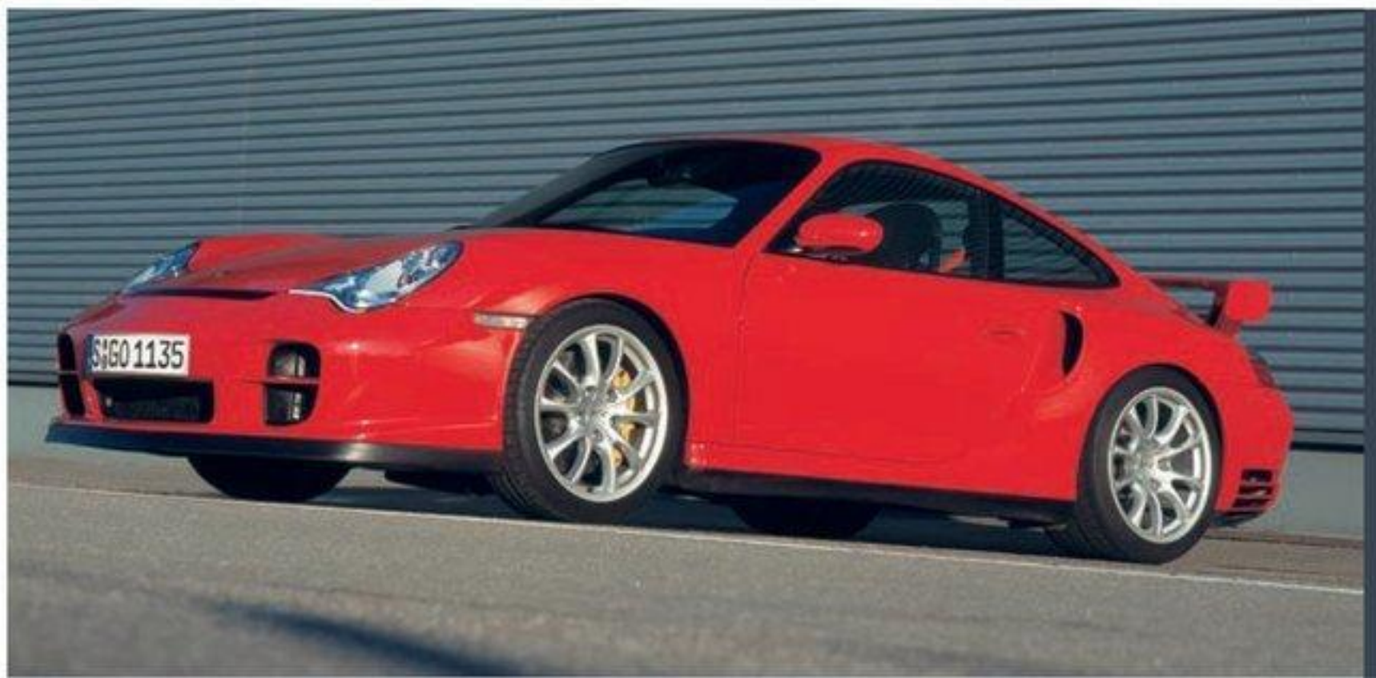


LES FAITS

• La 996 Turbo fut la toute première à proposer une boîte Tiptronic. Porsche souhaitait conquérir les propriétaires de coupés allemands friands de boîtes automatiques.

• Fait rare, il y eut plus de cabriolets produits que de coupés.

• Les jantes peintes en Argent GT métallisé sont le principal signe distinctif.



996 GT2
483CH – MILLÉSIME 2003

Moteur : 6 cylindres à plat bi-turbo refroidi par eau
Cylindrée : 3600cm3
Puissance : 483ch à 5700tr/min
Couple : 640Nm entre 3500tr/min et 4500tr/min
Production : 94 ex
0 à 100km/h : 4,0s
Vitesse max : 319km/h

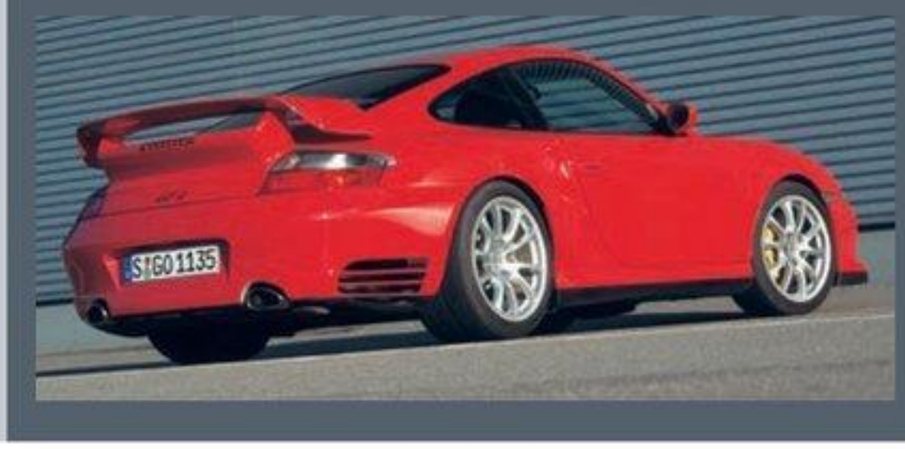
ILS EN PARLENT

Marc Joly : *La version 462ch est aussi une vraie tueuse. Surnommée la "faiseuse de veuves" par les anglais, appellation tout de même exagérée, elle pouvait se comporter dangereusement. La faute à des trains si pointus qu'ils se déréglaient rien qu'en éternuant trop fort. Bien réglée, la GT2 est une auto excitante, violente, passionnante, mais moins que la 993 GT. Pour ne parler que de la version 483ch, j'ignorais totalement, quand je l'ai essayée neuve, qu'elle allait être une vraie rareté, bien plus difficile à trouver que la phase 1. Si vous cherchez une 996 GT2, c'est pourtant celle-ci qu'il vous faut, car elle effaçait les défauts de la phase 1, tout en étant encore plus performante. Hélas, sa rareté l'a rendue fort chère…*

LES FAITS

• Présentée pendant le millésime 2003, elle ne fut commercialisée que pendant un millésime, en 2004. Cela explique sa rareté, avec en plus la présentation de la nouvelle 997 en parallèle.

• Porsche affirmait qu'elle était plus légère de 20 kg que la version 462ch. On suppose que cela nécessite d'installer toutes les options en carbone et le pack Clubsport.





997 TURBO S
503CH – MILLÉSIME 2010

Moteur : 6 cylindres à plat bi-turbo refroidi par eau
Cylindrée : 3800cm3
Puissance : 530ch à 6750tr/min
Couple : 700Nm à 4250tr/min
Production : Non limitée
0 à 100km/h : 3,3s
Vitesse max : 315km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *La première fois que j'ai fait un Launch Control avec une 997 Turbo S, j'ai cru que mon cerveau allait définitivement rester scotché au fond de mon crâne, et que celui-ci allait terminer sur la plage arrière de la voiture. Boîte PDK parfaite, un souffle déchirant à écouter en version cabriolet, un comportement savamment dosé entre perfection et effet dragster, bref une vraie merveille, que j'ai toujours adorée.*

Marc Ouayoun : *La 997 Turbo, et surtout la Turbo S, sont les premières Porsche modernes d'une telle efficacité. Elle est d'une grande polyvalence et les quatre roues motrices lui confèrent une efficacité ultime. La technologie du Turbo à Géométrie Variable fait qu'elle dispose de beaucoup de couple à tous les régimes. La différence avec la 996 est flagrante.*

Bernard : *J'ai commandé la Turbo S cabriolet édition 918 Spyder pour ma femme qui aime beaucoup les Porsche. Elle s'en sert beaucoup pour aller se promener, mais je lui ai interdit d'activer le mode Sport Plus ! La 997 Turbo S reste une auto vraiment sympa, avec un châssis rigoureux.*

LES FAITS

• Une édition spéciale réservée aux acheteurs de 918 Spyder fut présentée, avec quelques éléments visuels spécifiques. Il est aujourd'hui absolument impossible de savoir combien furent produites.

• Avec la 997 Turbo, Porsche avait réussi l'exploit de rendre la boîte Tiptronic plus rapide qu'une mécanique en accélérations.





997 GT2

530CH – MILLÉSIME 2008

Moteur : 6 cylindres à plat refroidi par eau, bi-turbo
Cylindrée : 3600cm3
Puissance : 530ch à 6500tr/min
Couple : 680Nm entre 2200 et 4500tr/min
Production : 4 501 ex (source non officielle)
0 à 100km/h : 3,7s
Vitesse max : 329km/h

ILS EN PARLENT

Marc Joly : *Ils nous refont le coup de la GT2, avec une puissance en hausse et seulement deux roues motrices ! Le résultat est juste énorme, les accélérations d'une violence rare, et surtout, je n'oublierai jamais que c'est avec elle que j'ai mon record personnel de vitesse : 350 km/h. Effrayante, et passionnante !*



LES FAITS

• Cette nouvelle GT2 est 145kg plus légère que la 997 Turbo, grâce notamment à la suppression de la transmission intégrale. On peut également noter que l'échappement en titane permet à lui seul d'économiser 9 kg.

• C'est une première, les sièges baquets en carbone ont été conçus de façon à intégrer des airbags latéraux.



991 TURBO S EXCLUSIVE SERIES

530CH – MILLÉSIME 2008

Moteur : 6 cylindres à plat biturbo refroidi par eau
Cylindrée: 3800cm3
Puissance : 607ch à 6750tr/min
Couple : 750Nm à 4000tr/min
Production : 500 ex
0 à 100km/h : 2,9s
Vitesse max : 330km/h

ILS EN PARLENT

la version Exclusive Series n'ayant pas encore été livrée, nous reprenons des témoignages sur les versions antérieures

François : *J'ai possédé une Turbo S Phase 1, et j'attends avec impatience la livraison d'un cabriolet Phase 2. Ce qu'il y a d'exceptionnel avec la Turbo, c'est sa facilité de conduite. Même sans être un conducteur expérimenté, il est possible de l'emmener rapidement, et l'on a vite l'impression de savoir piloter. Encore une fois, respecter les limitations de vitesse réclame beaucoup d'attention.*

Marc Joly : *Encore plus aboutie et encore plus violente que la 997 Turbo S, ce qui n'est pas peu dire, mais en même temps un peu moins joueuse, car encore plus efficace. Qui n'a jamais connu la force de l'accélération d'une 991 Turbo S ne sait pas encore à quoi peut ressembler le nirvana. Franchement, il n'y a pas grand monde pour la suivre, y compris sur des circuits faisant appel à la puissance et à l'efficacité comme Spa. Redoutable.*

LES FAITS

• La couleur Jaune Or Métallisé a été conçue spécifiquement pour elle et ne sera proposée sur aucune autre Porsche, même en commande spéciale.

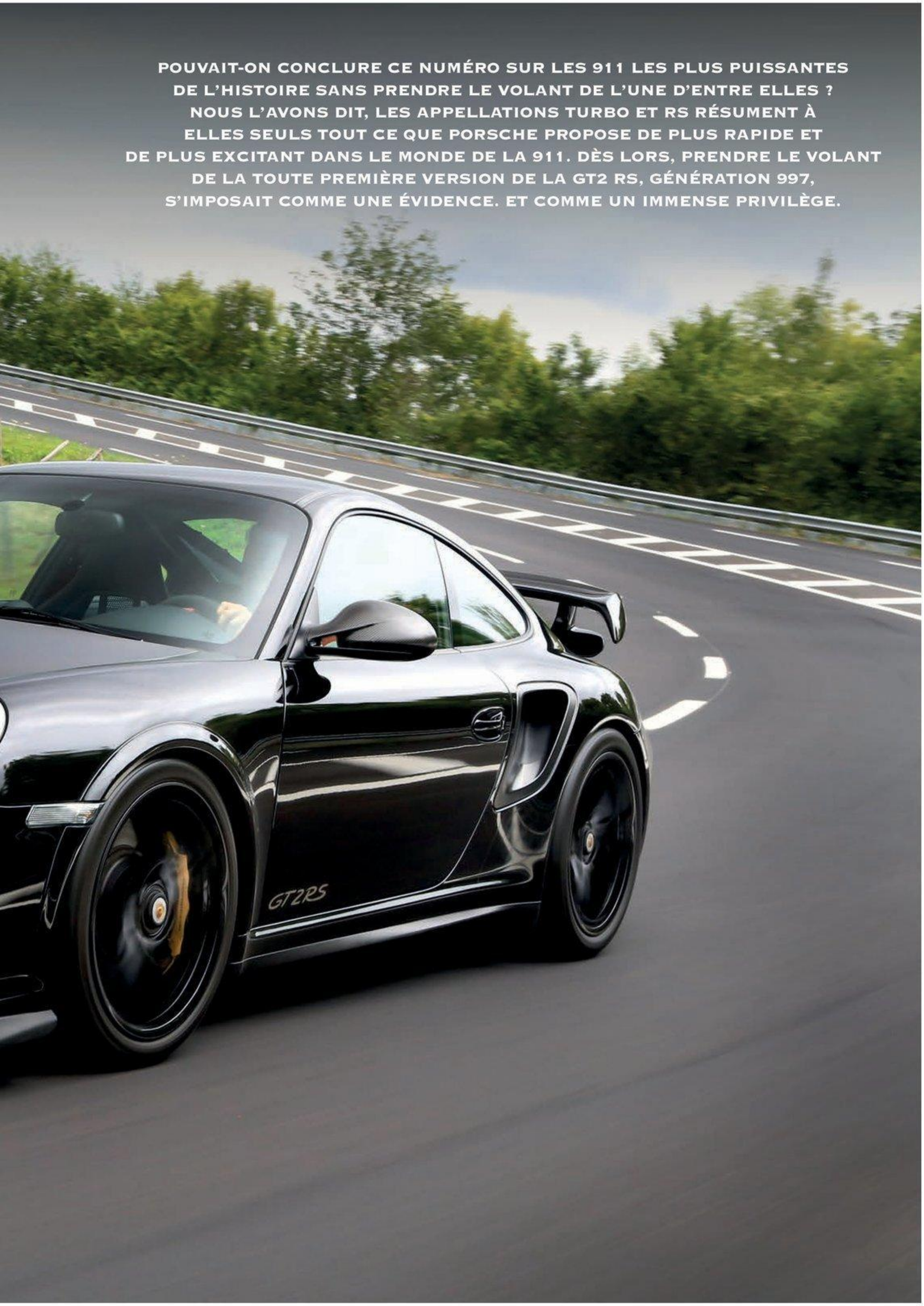
• Elle dispose d'un kit moteur lui permettant de gagner 27ch par rapport aux 580ch d'une Turbo S de série. Ce kit ne sera pas proposé en option sur la gamme Turbo S.

• La finition en Jaune Or sur les jantes est réalisée par un procédé au laser.

Un grand merci à toutes les personnes qui ont accepté de témoigner dans ce dossier !

AU VOLANT DE LA 997 GT2 RS

POUVAIT-ON CONCLURE CE NUMÉRO SUR LES 911 LES PLUS PUISSANTES DE L'HISTOIRE SANS PRENDRE LE VOLANT DE L'UNE D'ENTRE ELLES ? NOUS L'AVONS DIT, LES APPELLATIONS TURBO ET RS RÉSUMENT À ELLES SEULS TOUT CE QUE PORSCHE PROPOSE DE PLUS RAPIDE ET DE PLUS EXCITANT DANS LE MONDE DE LA 911. DÈS LORS, PRENDRE LE VOLANT DE LA TOUTE PREMIÈRE VERSION DE LA GT2 RS, GÉNÉRATION 997, S'IMPOSAIT COMME UNE ÉVIDENCE. ET COMME UN IMMENSE PRIVILÈGE.





1



2

« Es-tu dispo le 8 août pour conduire une GT2 RS ? » Lorsque l'on reçoit ce genre d'appel, on écourte ses vacances ! Résumons-nous : présentée en juin 2010, la GT2 RS a d'emblée déchaîné les passions. Il se murmurait déjà que la 911 type 997 serait remplacée sans que Porsche ne fasse l'effort de présenter une GT2 en Phase 2. Et puis, d'un coup d'un seul, voici que tombe un communiqué sur une GT2 RS ! C'était la toute première fois de l'histoire que le constructeur utilisait une telle appellation, qui n'était pas usurpée. 620ch, un poids réduit de 70kg par rapport à la GT2, du carbone à tous les étages, et seulement 500 exemplaires numérotés. Aujourd'hui, les GT2 RS sont devenues de vrais collectors dont la valeur dépasse les 350 000€, et il est très rare que l'une d'entre elles soit à vendre. Alors, au moment de prendre le volant de notre exemplaire intégralement noir, tout juste vendu à un collectionneur de 911 Turbo, les consignes sont on ne peut plus formelles : ne pas pousser la voiture au rupteur, et ne pas tenter de cabrioles, d'autant que les pneus ne sont pas de première fraîcheur.

C'est donc sur des œufs que nous quittons le centre Porsche IMSA de Rouen, et nous profitons des premiers kilomètres pour prendre nos marques dans une 911 qui, même à faible allure, annonce clairement la couleur : le moindre sursaut d'arrogance sera vertement tancé. La garde au sol très réduite de la GT2 RS réclame une grande attention, les ralentisseurs doivent être abordés de biais afin de ne pas frotter la bavette du bouclier avant. Le châssis est si ferme que vous ressentez la moindre bosse, et vous êtes secoué comme un prunier sur mauvais revêtement. A ceux qui prétendent que les Porsche modernes sont aseptisées, Porsche envoie une réponse cinglante : la GT2 RS porte fièrement l'étendard des Porsche les plus brutales.

Au fil des kilomètres, l'horizon se dégage et la visibilité s'accroît, nous pouvons enfin dépasser les 50km/h et profiter davantage de la GT2 RS. On a beau être familier de la 911, avoir conduit des pistardes et des Turbo, la GT2 RS impose un certain temps d'adaptation. Appuyez un peu trop sur la pédale de freins, et les PCCB vous propulseront le nez dans le pare-brise, sans sommation. La précision des freins est à l'image du châssis : la moindre sollicitation de la part du conducteur a des conséquences immédiates sur la route. Il n'y a aucun filtre.

Lorsque l'on a entre les mains une machine de 620ch, on ne peut s'empêcher de se demander à quoi peuvent ressembler les accélérations. Premièrement, il est tout à fait



3



4



5

exclu de mettre le pied au plancher dès le premier essai, mais les premières sensations laissent déjà sans voix. A la faveur d'un long morceau de ligne droite, je me décide à mettre le pied au plancher. A partir de 3500 tr/min, les brasiers de la colère s'éveillent, et l'on se trouve propulsé en avant à une allure difficilement imaginable. Ecrasé au fond du siège baquet avec l'énorme grondement du moteur en fond sonore, l'accélération est si forte que le champ de vision se restreint très rapidement, et l'on se concentre uniquement sur le morceau de ligne droite devant soi.
Ce qui impressionne est la sensation de force brute, bien différente d'un moteur atmosphérique. Il faut pourtant se dire que nous n'avons jamais dépassé 5500tr/min, alors que les 620ch sont délivrés à 6500tr/min. De fait, nous n'avons profité que de 550 des 620ch de la GT2 RS. J'ose imaginer que ces derniers 1000 tr/min sont pourtant les plus violents, et que c'est à ce moment que la poussée est encore plus haletante. Pour se donner une idée de la brutalité avec laquelle la puissance peut être délivrée, il me revient en tête un moment un peu délicat. Ayant pris un peu de retard sur la voiture de notre photographe après un stop, j'ai haussé le rythme sur quelques centaines de mètres. Le revêtement était-il sale ? N'avais-je pas les roues en ligne ? Toujours est-il que sur le second rapport, n'ayant même pas le pied au plancher, j'ai senti l'auto commencer à se dérober. Cela n'a duré qu'une fraction de seconde, mais le rappel à l'ordre est immédiat. Il est vrai que les pneus étaient très fatigués, mais tout de même, ce genre de réactions à basse vitesse alors que l'électronique veille, cela vous pose une Porsche.
La petite déception à bord de la GT2 RS vient de la sonorité. Les hurlements du flat

1 Les petites routes ne sont pas son terrain de jeu favori. Mieux vaut s'accrocher à son volant.

2 Quatre couleurs furent proposées aux clients: Noir, Gris, Blanc et Rouge. Les jantes pouvaient être peintes en Gris, Or et Noir.

3 Le toucher en alcantara du volant et du levier de vitesses donne immédiatement l'impression d'être dans une voiture de compétition.

4 Baquets et harnais sont de série. On pouvait opter pour des baquets à dossiers fixes.

5 L'arceau fait également partie du pack Clubsport de série. Indispensable dans une telle machine.



1

6 sont ici étouffés par les turbos, et l'on est surtout accompagné par un grondement sourd, qui pourrait se montrer fatigant à la longue. La GT2 RS compense en partie ce manque de sonorité par un concert de bruits mécaniques. Par exemple, cet étrange claquement au point mort, donnant l'impression que deux engrenages sont mal goupillés. Il s'agit du volant-moteur monomasse, et ce seul bruit donne l'impression d'être au volant d'une Cup. On peut également noter une sorte de battement sourd en provenance de l'autobloquant. L'embrayage est d'ailleurs ferme, et la boîte l'est tout autant. Jamais je n'avais manipulé une boîte si ferme, à tel point qu'à certains égards, elle m'a rappelé ces bonnes vieilles boîtes 915 : il faut s'en occuper et bien décomposer son geste. Le débattement de la boîte est court, l'étagement précis mais très rapproché. Sur le chemin du retour, en passant par de petites routes un peu trop étroites pour elles, nous nous disions que la GT2 RS est si puissante, si performante qu'elle est faite pour les grands espaces. A tel point que nous nous posions une étrange question : il est probable que moins de 10% des propriétaires de GT2 RS puissent les pousser à leurs limites sur circuit, et la plupart des GT2 RS roulent très peu. A quoi sert donc une telle auto, alors qu'une Carrera S est totalement exploitable en toute situation ? Poser cette question, c'est passer à côté de la raison d'être des GT2 RS. Il n'existe aucune raison rationnelle sur terre qui puisse justifier l'acquisition d'une voiture de ce type. La GT2 RS existe parce que des hommes sont capables de la concevoir, de repousser les limites de la mécanique et de la physique si loin que de telles voitures voient le jour.

Elle existe également parce que des clients ont les moyens et la passion de se les offrir, et peu leur importe de ne pas être des pilotes, le plaisir est ailleurs. N'est-ce pas ce que l'on appelle la passion ?

Nous adressons nos remerciements au nouveau propriétaire de cette GT2 RS pour sa confiance, à Raymond Narac et Thibaut Petit pour leur disponibilité ainsi qu'à l'ensemble de l'équipe du centre Porsche de Rouen.



1 Emmener une GT2 RS avec dextérité réclame de vraies notions de pilotage.



2 L'esthétique de la GT2 RS est si brutale que même dans cette livrée discrète, on ne passe pas inaperçu. Une véritable effrontée.

997 GT2 RS

620CH – MILLÉSIME 2010

Moteur : 6 cylindres à plat biturbo refroidi par eau / Cylindrée : 3600cm3
Puissance : 620ch à 6500tr/min / Couple : 700Nm entre 2200 et 5500tr/min
Production : 500 ex / Poids à vide : 1370kg
0 à 100km/h : 3,5s / Vitesse max : 330 km/h / Prix neuf : 239 589€ TTC

Liste des équipements de cette 997 GT2 RS (n°211/500)
Date de facturation : Novembre 2010

- Couleur : Noir verni
- Pack Clubsport
- Pack Sport Chrono Plus
- Pré-équipement Bluetooth
- Régulateur de vitesse
- Tapis de sol gansés de cuir
- Interface multimédia universelle
- PCM avec module de navigation intégré
- Jantes peintes en noir brillant
- Rétroviseurs anti-éblouissement avec capteur de pluie intégré



ILS EN PARLENT

Marc Zighera : *« La 997 GT2 RS est pour moi la plus extrême, la plus bestiale, celle qui ne tolère pas la moindre erreur et dont la limite n'est pas des plus simples à trouver. Avec sa boîte mécanique et son moteur plein et explosif, pour la maitriser vous devrez prétendre à un très bon niveau de pilotage pour la maîtriser. Une fois que vous avez trouvé le cocktail et réussi à tout assembler, quel pied ! »*

Marc Joly : *« Toujours plus haut, toujours plus fort, mais avec toujours plus de perfection! La 997 GT2 RS était à ce jour la 911 la plus puissante jamais sortie, mais paradoxalement, lorsque je fis le comparatif avec la 997 GT3 RS phase 2, je ne pus que constater qu'elle était plus sécurisante à emmener, grâce à un savant travail de réglage de trains et de motricité accompli par les ingénieurs Porsche. Peut-être une de celles qui m'ont le plus scotché, dans tous les sens du terme, autant en performances qu'en aboutissement technique. »*

François (collectionneur) : *C'est une voiture incroyable, si ferme que l'on pourrait presque savoir si l'on roule sur une feuille d'érable ou sur une feuille de peuplier. Elle a du souffle tout le temps, le moteur est si puissant qu'il est souvent délicat de respecter les limitations de vitesse sans faire preuve d'une attention de tous les instants. Mais son vrai domaine, c'est la piste, et non la route. Je m'en suis séparé, car je vais prendre livraison de la 991 GT2 RS dans les prochains mois.*

La question qui fâche à **Marc Ouayoun**, PDG de Porsche France :
Pourquoi une 991 GT2 RS sans même lancer la GT2 ?
« Il faudrait poser la question à Andreas Preuninger, responsable du programme des GT de route chez Porsche. Cependant, je pense que c'est lié à la gamme actuelle des GT, où il aurait été difficile de trouver un positionnement pour la GT2. Avec une GT3 RS aussi performante et des Turbo S beaucoup plus sportives qu'avant, la GT2 aurait été trop proche de la Turbo. Avec la Turbo et la GT3 telles qu'on les a aujourd'hui, je pense que la GT2 RS était la bonne réponse. »

PANAMERA TURBO S

HÉRITIÈRE DE LA 918 SPYDER



LA PANAMERA TURBO S PROPOSE UNE PUISSANCE PROPREMENT HALLUCINANTE POUR UNE BERLINE DE LUXE. MAIS LA RÉSUMER À SES 680 CH SERAIT RÉDUCTEUR. TIRANT SA FILIATION DE LA 918 SPYDER, ELLE POUSSE LE CONCEPT DE TGV ROUTIER À SON PAROXYSME, TOUT EN AFFICHANT DES PERFORMANCES ET MÊMES DES APTITUDES DE VRAIE VOITURE DE SPORT.





1

Comme si j'étais dans un de ces films de science fiction hollywoodiens. Miniaturisé par une machine impossible, je file à la vitesse du magnétisme sur un circuit de Scalextric. L'impression d'être dans un des ces bolides au 1:32e, sur une piste avec une rainure centrale que les anglais appellent «slot racing», en train de vivre l'accélération instantanée du courant électrique envoyé à ces mini voitures de course. Des voitures qui, grâce à des aimants, sont littéralement collées à ces éléments de plastique qui forment leurs pistes. En réalité, je suis sur le circuit de Vancouver Island. Dans l'enchainement des deux premiers virages, deux longs droits rapides ouverts et en montée, mes sensations sont celles là. Celles de l'irréel. De la technologie qui a fait d'une voiture de série un bolide de course. Une prise de vitesse époustouflante. Une accélération d'un autre monde. Aux côté de Matthias Hoffsümmer, un des principaux pilotes de développement Porsche, dans cette 918 Spyder, je suis vraiment dans un autre monde. Celui de l'automobile de haute volée. L'ultra premium, comme disent les gens du marketing. Mais pas seulement. L'ultra technologique aussi.

Sur une piste comme celle-ci, dans les mains d'un pilote comme Matthias, la 918 Spyder s'exprime comme jamais il ne serait possible de le faire sur la route. Ses 2 moteurs électriques couplés à son V8 de 4 593 cm3 se donnent à fond. On sent très fort les 887 chevaux, pas du tout les 1 675 kg. Surtout quand, comme c'est mon cas, on vient d'effectuer 6 tours sur cette même piste au volant d'une Panamera Turbo S. Face à l'über-berline, la 918 tient plus du proto LMP1 que de l'automobile de série. Matthias, qui cumule plus de 40 000 heures (oui, vous avez bien lu, 40 000 heures !) au volant de la 918, que ce soit sous ses formes prototypes ou de série, et qui continue régulièrement d'officier comme instructeur lors de journées réservées aux propriétaires de 918 Spyder, est l'homme parfait pour mes premiers tours à bord de cette merveille.

L'HÉRITIÈRE

Mais d'ailleurs, quel rapport entre la 918 Spyder et la nouvelle reine de la gamme Panamera ? La technologie hybride bien entendu ! Le message chez Porsche est clair : la Turbo S tient beaucoup de la 918 Spyder. C'est pour cette raison que l'équipe Porsche présente, sur ce lancement presse, les deux nouveautés Panamera, la Turbo S et la Sport Turismo, et a amené une 918 Spyder, histoire de donner de la matière aux photographes. Car la 918 ne devait pas rouler. Elle était uniquement là pour permettre des mises en scène photographiques que vous verrez certainement dans d'autres magazines. Mais seul Flat 6 a eu l'honneur et le plaisir de pouvoir effectuer 2 tours à fond emmené par le patron des instructeurs Porsche.

Voir les gens de chez Porsche mettre ainsi de côté l'organisation prévue est inédit. Mais à force de se retrouver sur des présentations, avec Matthias et l'équipe de la Panamera, on commence à se connaître. Ils aiment Flat 6, et encore plus la 918 Spyder. L'occasion de montrer ce qu'elle peut faire était trop belle. A la toute fin des séances de roulage Panamera programmées, Matthias m'a donc proposé de voler ces deux tours d'anthologie. Deux tours dont l'importance va bien au-delà du plaisir d'un journaliste (votre serviteur) ou de la passion d'un instructeur (Matthias). Ils illustrent toute la philosophie Porsche. Rien n'est impossible. Aucun défi n'est irréalisable. Aucune technologie n'est trop compliquée à maîtriser. Pas chez Porsche, où le plaisir de piloter est toujours la première des mesures de satisfaction. C'est ce cahier des charges qui a permis à la marque de concevoir une supercar capable de vous envoyer dans la cinquième dimension des sensations automobiles. Ce sont ces aspirations qui l'ont amenée à une 19ème victoire historique aux 24 Heures du Mans, troisième d'affilée avec une voiture essence/électrique appelée 919 Hybrid. C'est ce goût de l'impossible maitrisé qui lui permet aujourd'hui de proposer pour la première fois un sommet de gamme en Turbo S exploitant "l'hybridisation" pour gagner 130 ch par rapport à la version Turbo.

Un grand écart, qui se fait gouffre lorsqu'on prend en compte la consommation moyenne - entre 9,3 et 9,4 l/100 km pour la Panamera Turbo et 2,9 litres pour la Turbo S - ou les temps d'accélération de 100 à 200 km/h - 9,2 s pour la Turbo mais seulement 8,3 secondes pour la Turbo S. Il est là, le lien entre la 918 Spyder et la Panamera Turbo S. Ce sont deux voitures



2



3

que personne n'attendait et qui propulsent les performances d'autos de série dans une autre dimension tout en embrassant à fond les défis technologiques posés à l'industrie automobile moderne. Tout cela, avec comme leitmotiv la passion de conduire.

CAPABLE DE SUIVRE UNE 911 TURBO SUR PISTE

On ne prend la pleine mesure de ce qu'on a que lorsqu'on le perd. Quelques heures plus tôt, sur ses mêmes petites routes sinueuses de Vancouver Island, à 30 minutes de vol (en hydravion !) de la ville de Vancouver, je conduisais la Panamera Turbo S. Je suis maintenant dans une Panamera 4 E-Hybrid. Et franchement, j'ai juste l'impression qu'il manque un moteur ! J'ai beau mettre plein gaz, c'est comme s'il ne se passait rien. La sensation de pédaler dans la semoule. Comme un mauvais rêve dans lequel on essaye de courir mais les jambes ne répondent pas, puisqu'en fait les couvertures du lit nous empêchent de bouger. Pourtant, avec ses 462 chevaux combinés, la 4 E-Hybrid est loin d'être anémique. A 2 170 kg à vide, elle n'est pas légère non plus. Mais elle pèse quand même presque 200 kg de moins que la Turbo S et ses 2 310 kg. Surtout, lorsque nous l'avions découverte pour la première fois (Flat 6 no 313 de mars 2017), elle nous avait semblé loin d'être anémique. C'est pourtant vers ce statut que la relègue la Turbo S. La comparaison entre les deux est finalement la meilleure manière d'expliquer les sensations que procure la Turbo S. Ses 680 ch sont un raz de marée contre lequel il est illusoire de vouloir résister. Sur le circuit, c'était déjà flagrant. La Turbo S s'y est montrée plus que capable de suivre une vraie sportive de la gamme Porsche, et pas des moindres, la 911 Turbo. «Seulement» 540 chevaux, certes, mais aussi 1 595 kg à sec. Cela dit, en ce qui concerne la berline Turbo S, c'est ce qui se passe sur la route qui compte vraiment. La Panamera est une Porsche à vivre, qui doit aussi pouvoir donner ce plaisir typiquement Porsche au volant, certes, mais c'est avant tout une routière. Sur ce terrain, face à des

1 Le circuit ? Pas si incongru que cela pour une Panamera Turbo S qui, malgré son poids, utilise pleinement les technos de son châssis pour l'effacer.

2 Le toit panoramique aère vraiment l'intérieur. L'option est facturée 2124€ et comprend un store occultant électrique.

3 Avec la Turbo S, Porsche pousse le concept de l'hybride toujours plus loin. Jusqu'à 680 ch et 850 Nm !



modèles moins puissants, elle prend tout son sens. La Turbo S s'y fait source de plaisirs intarissables et nous rappelle que les chevaux, loin de n'être que des outils à bafouer les limitations, sont avant tout de vrais éléments de sécurité. Sur les routes de Vancouver Island, souvent limitées à 90 km/h, la Panamera Turbo S est impériale car elle offre un répondant moteur permanent et un châssis à la hauteur.

Pour une voiture de ce type, la piste n'est bien sûr pas le terrain de jeu naturel. Mais elle permet quand même de vérifier que les ingénieurs Porsche se sont une nouvelle fois transcendés. *«Elle ne sous-vire qu'à l'extrême limite,»* confirme Matthias Hoffsümmer. *«Quand j'ai découvert ce circuit, qui de par son tracé complexe avec beaucoup de dénivelés me rappelle un peu le Nürburgring, je me suis dit qu'il se prêterait beaucoup mieux à nos voitures à moteur central comme le Cayman ou le Boxster. Mais la Panamera m'a bluffé. Pour bien préparer les essais journalistes, j'ai enchaîné 20 tours à fond et je n'ai relevé aucune chute de capacité. Les freins sont restés aussi performants du début à la fin. Tout aussi incroyable, la Panamera n'est pas distancée par la 911 Turbo dans des endroits comme les sorties de virages serrés, où son poids devrait vraiment lui nuire.»*

Il faut reconnaître que cette voiture surprend vraiment. Bien sûr, on sent le poids. Mais finalement pas tant que cela. Son freinage ne se détériore en effet absolument pas. Le PCCB de série prend ici tout son sens. Ce qui n'est pas de série, et pourtant participe tout autant à l'excellence dynamique de l'auto, c'est l'option roues arrière directrices. Nous l'avions déjà noté lorsque nous avions découvert la gamme G2 (Flat 6 no 311 de janvier 2017), ce système fait merveille pour donner de l'agilité à ce qui reste une grosse voiture. Sur ce tracé de Vancouver Island, étroit et technique, cela se vérifie encore plus. Le meilleur compliment que l'on puisse faire à cette berline de près de deux tonnes cinq, c'est que sur piste, on oublie très rapidement qu'il ne s'agit pas d'une 911. Même quand on en suit une !



APRÈS LE TURBO, LE MOTEUR ÉLECTRIQUE

La Turbo S ouvre une nouvelle ère chez Porsche. Dorénavant, la performance ultime passera par l'électrification. On ne peut être étonné de l'apprendre puisque finalement Porsche a déjà montré, avec la 918 Spyder, que pour l'industrie automobile, l'ajout d'une cinématique hybride est au début de ce 21ème siècle ce que la turbocompression fut dans la 2ème moitié du 20ème siècle : un moyen pour les voitures de série d'atteindre des performances jusque là réservées aux prototypes de course. La Panamera Turbo S est à ce titre plus qu'une «simple» reine



LES ÉCHOS D'UNE PRÉSENTATION

GTS

La déclinaison GTS reste la principale absente de la gamme Panamera G2. Pour combien de temps ? Si ce modèle est prévu, difficile de savoir quand. Car la G2 est victime de son succès et de sa gamme déjà pléthorique. La Sport Turismo ajoute en effet beaucoup de choix dans la famille Panamera, par ailleurs très complète avec ses deux hybrides. Alors si rien n'est officiellement annoncé pour l'instant côté GTS, on a l'impression que ce n'est pas l'urgence. A suivre.

TURBO S

La Sport Turismo sera-t-elle également bientôt disponible en Turbo S, sachant que la gamme actuelle s'arrête à la Turbo ? Oui, nous assure-t-on chez Porsche, tant ce développement est logique pour le shooting break Panamera.

8 RAPPORTS

Le développement de la nouvelle boîte PDK à 8 rapports qui équipe la gamme Panamera G2 fut rendu nécessaire par l'hybride, puisqu'elle permet de passer la puissance et surtout les 850 Nm de couple de la Turbo S. Face à la précédente PDK 7, la 8 rapports apporte (en fait 6 rapports plus 2 surmultiplés) une diminution de 28% des pertes par frottement.

SOUPE D'ACRONYMES

La Turbo S reçoit de série tous les systèmes de châssis proposés sur la gamme Panamera. Elle a donc le Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport), le Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), les freins céramiques Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), le Porsche Traction Management (PTM) ou encore le Porsche Active Suspension Management (PASM). Elle a aussi la direction assistée Plus et des jantes 21 pouces Turbo Design.

EXECUTIVE

Comme sur le reste de la gamme, la Turbo S est également disponible en version empattement long «Executive». Celle-ci reçoit les roues arrière directrices et le toit panoramique de série. En version Executive, la Turbo S perd juste un petit dixième au 0 à 100 km/h, qui passe de 3,4 à 3,5 s.

BATTERIE

La Turbo S a la même batterie lithium-ion de 14,1 kWh que la Panamera E-Hybrid. Les temps de charge sont donc aussi les mêmes : 7 heures sur une prise 230 V 10 ampères et 2,4 heures avec l'optionnel chargeur de 7 kW et une prise 230 V de 32 A.

de gamme. Elle marque un pas de plus vers l'avenir des voitures ultra sportives tel que le conçoit Porsche. L'hybride devient une composante à part entière de la performance. Sans pour autant complexifier le maniement d'une auto. La Turbo S est aussi facile à gérer que la E-Hybrid. Son fonctionnement ne dépaysera pas un habitué de l'hybride V6, des quatre modes de conduite (E-Power, Sport, Sport Plus et Hybrid Auto) à l'affichage Porsche Advanced Cockpit, de son autonomie de 50 km en full électrique aux 140 km/h maxi que permet le moteur électrique de 136 ch et 400 Nm de couple à lui seul. Mais les performances de cette voiture, capable d'atteindre les 310 km/h en pointe, sont réellement d'un niveau jamais vu dans ce segment. Elles sont en filiation directe avec les sportives pures et dures de la marque. Et grâce à sa technologie hybride, la Turbo S est en plus parmi la plus propre et la plus économique des Panamera à l'usage. Sans oublier les incitations fiscales plaidant en sa faveur.

Il s'agit donc d'une voiture importante pour Porsche. Elle est à la fois vitrine technologique et porte-étendard d'une nouvelle philosophie qui regarde l'avenir sans pour autant tourner le dos à l'héritage de la marque Porsche, avant tout constructeur de voitures de sport. Une philosophie qui trouve déjà manifestement écho auprès de la clientèle. Aujourd'hui, sur le marché français, la Panamera Turbo S est deux fois plus commandée que la Turbo. Un succès qui s'explique aussi, sans doute, par la relative faible différence de prix entre les deux modèles puisque la Turbo est à 159 047 euros et la Turbo S à 189 062. Bien entendu, 27 000 euros ce n'est pas rien. Mais compte-tenu de la différence de performances entre les deux et du très haut niveau d'équipements standards de la S, sans parler du côté «politiquement correct» de l'hybride, on comprend qu'une nouvelle fois, Porsche a su innover en parfaite anticipation des attentes de ses clients. Stuttgart montre la voie. La marque qui a tant fait pour le développement du turbo dans l'automobile joue à nouveau son rôle de précurseur, mais cette fois avec l'hybride. A lui seul, le souffle du turbo ne suffisait plus, voici donc venu le temps de l'hybride comme nouveau coup de boost de la performance automobile.

1 Pour ces premiers tours de roues avec la Turbo S, Flat 6 a eu le privilège de rouler dans la 918 Spyder. Niveau concept – c'est à dire l'utilisation de l'hybride pour atteindre des performances inouïes, la première s'inspire de la deuxième.

2 Le circuit n'est bien sûr pas la cible de la Turbo S. Sur la route, la puissance de celle-ci est enivrante.

PANAMERA SPORT TURISMO

POUR LE LOOK AVANT TOUT



SI SA RAISON D'ÊTRE EST L'HABITABILITÉ, LA SPORT TURISMO CONVAINC AVANT TOUT PAR SA BEAUTÉ. L'ESTHÉTIQUE SHOOTING BREAK LUI VA À MERVEILLE. POUR LE RESTE, SANS SURPRISE, C'EST UNE PANAMERA !





1

C'est de l'arrière qu'on distingue la Sport Turismo. En la suivant sur la route, la meilleure façon de la reconnaître est son becquet de toit actif. Noir brillant, il vient souligner ce nouvel arrière qui ne donne en aucun cas l'impression d'avoir été étiré. Plutôt gonflé au niveau des hanches. Pensez ailes élargies d'une 911 Turbo par rapport à une Carrera et vous aurez une bonne idée de l'effet Sport Turismo. La Panamera, déjà très réussie en version génération 2, est sublimée par ce nouvel arrière encore plus musclé. Tout est pourtant dans le détail. Gageons même que sans ce nouveau becquet, il serait facile de confondre les deux types de Panamera. Rappelons que les valeurs d'empattement (2 950 mm) et de longueur (5 049 mm) ne changent pas plus que celle de la largeur à 1 937 mm. Le becquet en lui-même n'est pas visuellement aussi impressionnant que les ailerons à plusieurs segments des Panamera berlines haut de gamme. Pour autant, il relève d'une recherche technologique tout aussi importante puisqu'il s'inscrit dans le concept PAA (pour Porsche Active Aerodynamics). Jusqu'à 170 km/h, l'aileron mobile de ce becquet prend un angle négatif de 7 degrés afin de réduire la trainée et donc la consommation. Au-delà, il adopte la position «performance» avec un angle de plus 1 degré. Le but est d'améliorer la stabilité. Vu la vitesse nécessaire à l'adoption de cette position performance, il semble difficile d'imaginer souvent voir l'aileron à plus un degré sur la route. Sauf si le conducteur enclenche le mode Sport ou Sport Plus. En effet, dans ce cas le mode performance s'enclenche dès 90 km/h. A partir de cette même vitesse, l'aileron passe à un angle de plus 26 degrés si le toit ouvrant optionnel est ouvert, afin de compenser la déportance réduite sur l'essieu arrière. Le PAA est un ensemble qui comprend, outre ce becquet, des admissions d'air froid actives sur l'avant de la voiture. Notons enfin que le toit panoramique de la Sport Turismo est le plus gros proposé par Porsche jusqu'à présent.



2

EXACTEMENT LA MÊME

Si de l'extérieur les différences sont ténues mais néanmoins visibles, c'est pareil pour l'intérieur. A l'avant, c'est kif kif. A l'arrière, là où une Panamera classique est une stricte 2 places, la Sport Turismo peut le rester ou être commandée en version 4+1. La console centrale ne s'étend alors plus jusqu'au bout et un strapontin permet de proposer une cinquième place d'appoint. Soyons honnête, compte tenu du confort dans lequel les 4 autres voyageurs vont se trouver, il faudra demander au cinquième passager une bonne dose d'abnégation pour supporter cela pendant longtemps. Néanmoins, la possibilité existe, et c'est une première pour la Panamera. Autre différence, le volume du coffre est augmenté de 20 jusqu'à 50 litres si on prend le soin de rabattre les sièges arrière à l'aide des deux petits leviers logés dans les montants latéraux du coffre et absents de la berline. Sans oublier le seuil de chargement abaissé à 63 cm, une autre différence visuelle de l'arrière avec la Panamera berline puisque sur le break de chasse, la ligne inférieure du coffre est nettement plus basse. Au point que ce coffre intègre complètement



3



4



5

la plaque d'immatriculation alors que sur la berline, il s'arrête justement au niveau de cette dernière. Là où il est impossible de distinguer la Sport Turismo de la berline, c'est au volant. Nous avons pu essayer la E-Hybrid et la Turbo lors de la présentation presse, organisée au Canada, et pour les impressions que dégagent ces autos sur la route, nous pouvons vous renvoyer directement à notre essai initial de la gamme Panamera G2 dans le Flat 6 no 311 de janvier 2017. La ST est proposée avec 5 moteurs issus de la gamme berline, pour l'instant (voir les pages précédentes, «les échos d'une présentation» dans notre essai de la Panamera Turbo S) : la Panamera 4 Sport Turismo (V6 turbo de 330 ch), la 4S (V6 biturbo de 440 ch), la Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo (V6 biturbo thermique et moteur électrique, le tout pour 462 ch), la 4S Diesel (V8 biturbo de 422 ch) et la Turbo (V8 biturbo de 550 ch). On le voit, la ST existe uniquement en transmission intégrale. Et on le voit également, dynamiquement cette ST ne diffère en rien de la berline. C'est une très bonne chose, tant cette dernière est convaincante. Là où la ST marque des points, c'est donc dans sa différence esthétique. Ce format shooting break apparaît aujourd'hui sans concurrence, ne renie absolument pas le prototype du même nom qui avait été présenté au mondial de l'auto 2012, et se pose en alternative alléchante à la Panamera berline. En France, Porsche s'attend à un succès pour la ST. En effet, au niveau mondial, les estimations sont de 20/80 en faveur de la berline. Or Porsche France pense voir ce ratio pencher d'avantage vers les 30% de Sport Turismo sur le marché hexagonal.

1 Aucune différence de comportement perceptible au volant entre la berline et la version break de chasse.

2 Idem pour l'habitacle, celui de la Sport Turismo étant le même que celui de la Panamera standard. Comme d'habitude, ce sont les options et la personnalisation qui feront ensuite la différence.

3 Les différences se voient à l'arrière. La forme de la carrosserie bien sûr, mais aussi à l'intérieur avec, comme ici, la configuration 4 + 1 places permettant d'asseoir une 5ème personne en dépannage.

4 Une ouverture béante avec un seuil de chargement baissé et un volume de coffre pouvant gagner jusqu'à 50 litres sièges baissés ? Pas de doute, c'est une Sport Turismo !

5 De l'arrière, la Sport Turismo se reconnaît d'abord à son becquet de toit avec aileron actif.

PORSCHE QUITTE LE WEC POUR LA FORMULE E

L'ÉLECTROCHOC

PORSCHE SE RETIRE DE LA CATÉGORIE LMP1 DÈS LA FIN 2017 POUR REJOINDRE LA FORMULE E EN 2019. MAIS POURQUOI DONC PRÉFÉRER UN CHAMPIONNAT TOUT ÉLECTRIQUE À UNE DISCIPLINE SUR LAQUELLE LE CONSTRUCTEUR A BÂTI SA LÉGENDE ?

Début août, il y en avait qui tiraient une drôle de tronche à la rédaction de Flat 6. Nous ne sommes ni plus ni moins que des Porschistes comme les autres. Alors quand notre marque fétiche annonce son retrait du championnat, qui est au centre de son histoire sportive, on accuse forcément un peu le coup. Les «discussions de rédac» furent passionnées. Mais comment Porsche, qui est à l'endurance ce que Ferrari est à la F1, c'est à dire LE constructeur emblématique du championnat, peut-il lui tourner le dos de la sorte ? Surtout, comme un affront supplémentaire, pour rejoindre un championnat de voitures électriques qui n'a aucun lien historique avec Porsche ? Vous lirez plus loin les réactions des membres de la rédaction. Le sujet étant à ce point passionné, chacun a en effet tenu à donner son avis et son décodage. Mais avant, essayons de mieux comprendre cette décision qui ne laisse personne insensible.

LES FAITS

Commençons par eux, car ils permettent de mettre la décision de quitter le LMP1 dans son contexte. Par un communiqué daté du 28 juillet 2017, Porsche annonce une «nouvelle stratégie en sport automobile: priorité à l'électromobilité et à la catégorie GT». Pour l'engagement de la marque en LMP1, le couperet est donc tombé. Porsche est pourtant le constructeur qui a le plus gagné aux 24 Heures du Mans, l'épreuve d'endurance connue du monde entier. 19 victoires au général, dont les 3 dernières ont été acquises d'affilée avec une voiture déjà positionnée sur les énergies de l'avenir puisque hybride. La 919 Hybrid a donc été engagée pendant 4 ans au Mans, course qu'elle a remportée en 2015, 2016 et 2017. En plus, Porsche a signé deux doubles titres (constructeurs et pilotes) dans le championnat du monde d'endurance, en 2015 et 2016, avec un bon espoir de conserver la couronne en 2017. La palmarès Porsche en catégorie LMP1 est donc des plus impressionnants. La légende de la marque s'est encore renforcée depuis son retour en endurance en 2014. Porschistes, amateurs de compétition automobile et de sport en général… tous sont admiratifs devant tant d'exploits et de réussite. Pour autant, Stuttgart explique que, à partir de 2019 *«Porsche engagera une équipe d'usine en Formule E. En conséquence, l'entreprise mettra fin à son engagement en catégorie LMP1 au Championnat du Monde d'Endurance FIA (WEC) au terme de la saison 2017. Par ailleurs, la stratégie de Porsche en sport automobile se concentre désormais sur la participation en catégorie GT de la 911 RSR au Championnat du Monde d'Endurance FIA (WEC), avec les 24 Heures du Mans en point d'orgue de la saison, au Championnat d'endurance nord-américain IMSA WeatherTech SportsCar Championship, ainsi qu'à d'autres épreuves classiques d'endurance.»* Porsche va donc terminer la saison 2017 en cherchant à obtenir une nouvelle fois les titres constructeurs et pilotes en WEC, puis c'est au revoir LMP1! La marque ne va pas pour autant disparaître de l'endurance puisque ses efforts se reportent sur la catégorie GT, où la nouvelle RSR n'atteint pas pour l'instant les objectifs qui lui sont fixés, c'est à dire la victoire. *«La diversité des constructeurs engagés et la qualité des deux championnats d'endurance, le WEC et l'IMSA, nous ont convaincus de renforcer notre engagement et de concentrer nos efforts sur la 911 RSR»*, indique ainsi Michael Steiner, membre du Directoire de Porsche AG en charge de la Recherche & Développement. *«Nous voulons être numéro un. Pour cela, il nous faut investir en conséquence.»*
Autre info, l'actuelle équipe LMP1 sera préservée, y compris les pilotes ! *«Outre la participation à d'autres compétitions automobiles et la préparation intensive en vue de la Formule E, Porsche étudie d'autres possibilités d'engagement et d'autres domaines de développement,»* indique la marque. Garder l'existant et donc capitaliser sur les investissements consentis pour le créer est logique, surtout lorsque cet existant a obtenu de si bons résultats. Il se dit que Neel Jani et Brendon Hartley tiennent pour l'instant la corde pour devenir les pilotes officiels Porsche en Formule E. Earl Bamber et Nick Tandy seraient donc eux engagés en GT.



Oliver Blume, patron de Porsche, Alejandro Agag, patron de la formule E, et Michael Steiner, responsable recherche et développement chez Porsche

POURQUOI QUITTER LE LMP1 ?

La réponse simple tient très probablement en un chiffre : 250. C'est en millions d'euro ce que coûterait une saison d'endurance, Le Mans inclus, à Porsche. Un chiffre avancé par le très sérieux journal allemand Frankfurter Allgemeine Zeitung dans un article que notre propre site Internet, le www.Flat6mag.com, a cité le jour où la nouvelle du retrait de Porsche a été confirmé (voir : www.flat6mag.com/act/porsche-adieu-le-lmp1-bonjour-la-formule-e.html).
L'argent, est-ce la seule raison ? C'est en tout cas une raison majeure. Et pas seulement le budget directement dépensé par Porsche en endurance. Nous n'apprendrons ici à personne que le groupe VAG (pour Volkswagen AktienGesellschaft, AG étant l'équivalent allemand de nos SA ou sociétés anonymes) traverse une période difficile. Avoir installé des logiciels conçus pour diminuer les émissions des moteurs diesel du groupe lors des tests anti pollution lui coûte très cher. Sur ses marchés clefs, comme les USA, la France ou l'Allemagne, les autorités se montrent intransigeantes et les consommateurs se sentent trahis. Les amendes pleuvent. Rien qu'aux USA début 2017, VAG a accepté de payer plus de 2,7 milliards d'euro aux autorités. Et la liste des pays ayant déjà intenté des actions ou lancé des discussions avec VAG est quasi interminable : l'Afrique du Sud, l'Allemagne, l'Angleterre, l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, la Chine, la Corée, l'Espagne, la France, Hong Kong, l'Inde, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, la Roumanie, la Suède, la Suisse, l'Union Européenne et les USA bien sûr. En plus, Porsche commence à être touché directement. En juillet, le parquet de Stuttgart a lancé une procédure contre des salariés «non identifiés» de Porsche «dans le cadre d'une possible manipulation d'émissions de gaz sur les véhicules diesel». Fraude et publicité mensongère sont soupçonnées. En cause les moteurs diesel du groupe VAG exploités par Porsche pour ses gammes Cayenne, Macan et Panamera. Après Audi et Volkswagen, la marque de Stuttgart se retrouve donc elle aussi entrainée dans la spirale Dieselgate. Avec là aussi, le risque de répercussion négative sur son image. Juillet s'est terminé avec une autre annonce négative pour Porsche. Les autorités allemandes ont exigé le rappel de 21 500 Cayenne utilisant le V6



Les courses de formule E sont souvent très disputées

diesel 3 litres. Des voitures fabriquées entre 2014 et 2017 et qui verront leur logiciel mis à jour chez le concessionnaire. Une opération d'une heure qui sera bien entendu gratuite pour les clients.
L'argent… et l'image. Deux raisons principales qui ne peuvent être ignorées par un directoire responsable. Celui de VAG a depuis 2015, année de la révélation du trucage par le groupe des logiciels sur les moteurs diesel, entamé une très profonde remise en cause de l'ensemble de ses stratégies. Le départ d'Audi de ce même championnat LMP1 fin 2016 en est une conséquence. Celui de Porsche aujourd'hui, forcément une autre.

POURQUOI LA FORMULE E ?

Vous lirez par ailleurs ce qu'est le championnat Formule E. Mais la question de ce choix se pose forcément aux fans de moteurs à combustion que nous sommes. C'est le sens de l'histoire, serait-on tenté de répondre de manière aussi sèche que facile. Si l'argument peut tenir, la situation est forcément plus complexe que cela. Car l'électrique, ou plutôt la fin du tout-pétrole, c'est plutôt le sens imposé par la société actuelle à des constructeurs qui se retrouvent aujourd'hui sans autre choix que de suivre cette tendance de fond. Un exemple du dictat qui leur est imposé : début août, les constructeurs allemands avaient rendez-vous avec leur gouvernement pour essayer de contrer le haro général sur le diesel lors d'un «sommet sur le diesel» considéré par certains comme une véritable réunion de crise. Car le mouvement anti-diesel amène plusieurs villes à vouloir interdire la vente de ces véhicules. Ainsi fin 2016, Paris, Athènes, Madrid et Mexico City s'étaient entendus pour bannir le diesel à l'horizon 2025. Plus récemment, et forcément beaucoup plus douloureux pour Porsche, c'est la ville de Stuttgart qui a porté une estocade aussi inattendue que violente. Interdire les diesels dès 2018 ! Une décision attaquée en justice par VAG et Mercedes (dont Stuttgart est aussi le berceau), mais maintenue par le tribunal allemand en charge du dossier. Une mauvaise nouvelle qui pourrait faire boule de neige, d'autres villes allemandes s'apprêtant à suivre. Le sommet sur le diesel a permis aux constructeurs de gagner un peu de temps, notamment sans prendre d'engagements fermes en matières de retrait des véhicules diesels, mais l'issue paraît aujourd'hui inéluctable. Vous allez me dire, le diesel, est-ce si grave ? Pour nous porschistes, par forcément. Car l'hybride est de plus en plus présent dans la gamme des véhicules qui font aujourd'hui le succès commercial de Porsche, à savoir les moteurs avant. Oui mais le problème, c'est que l'essence aussi est dans le collimateur ! Fin juillet, le gouvernement anglais dévoilait un plan anti-pollution de 2,7 milliards de livres sterling. Une des mesure phare : l'interdiction complète de la vente de véhicules à moteur essence ou diesel en 2040 ! Une idée qui vous semble typiquement anglaise tellement elle est dingue ? Quelques semaines plutôt, c'est notre tout nouveau ministre de la Transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot, qui annonçait la même intention (et la même date !) pour la France. Alors d'accord, 2040 c'est encore loin. D'accord, les véhicules hybrides ne seraient pas concernés par cette interdiction. Et d'accord, les contours précis d'une interdiction de ce genre sont encore à définir et pourraient évoluer au gré des différents gouvernements qui se succèderont en Angleterre comme en France d'ici là. Reste que le ton est donné. Et que les grands constructeurs, dont Porsche, ne peuvent l'ignorer.
«La nouvelle orientation de la marque en sport automobile est en cohérence avec la stratégie de l'entreprise pour les années à venir jusqu'à l'horizon 2025,» déclare ainsi Porsche. *«Dans le cadre de cette stratégie, Porsche entend en effet miser sur une offre comprenant notamment des voitures qui s'inscrivent dans la plus pure tradition des modèles GT et des voitures de sport entièrement électriques, à l'instar de la Mission E, le premier modèle tout-électrique de la marque.»* Mission E, le mot est lâché. Validé par le conseil de surveillance de Porsche le 4 décembre 2015, ce véhicule tout électrique représente à lui seul un investissement considérable pour la marque de Stuttgart. Un milliard d'euro, plus de mille emplois créés, de nouvelles chaînes de production, des ateliers de peinture et d'assemblage soit créés, soit modernisés sur le site historique de Stuttgart Zuffenhausen… La Mission E est LE principal enjeu commercial de Porsche pour les années à venir. Et pas que pour Porsche. Puisque c'est bien la marque qui est responsable du développement de la technologie 100% électrique pour l'ensemble du groupe VAG. Un développement qui sera forcément onéreux. Début août, les derniers résultats

publiés par Tesla font état d'un bond de 53% des livraisons de véhicules neufs au T2 2017 par rapport au T2 2016. Conséquence logique, le chiffre d'affaires a également plus que doublé à 2,79 milliards de dollars. Tesla est dopé par la demande croissante pour ses deux modèles phares actuels, le Model S et le Model X, et le petit dernier, le Model 3. Pour autant, ces résultats très positifs (qui ont fait bondir l'action Tesla à plus de 8% à l'ouverture de Wall Street le 3 août, lendemain de leur publication) ne peuvent masquer le fait que Tesla continue à générer des pertes importantes. Celles-ci vont même en grandissant puisque qu'au deuxième trimestre 2017, le trublion de l'automobile électrique a essuyé une perte de 336,4 millions de dollars, contre 293,2 millions de dollars un an plus tôt.

Que faut-il en conclure ? Que le développement de l'électrique coûte cher. Très cher. Les pertes de Tesla sont principalement dues aux besoins de R&D continus pour rester le porte étendard d'un secteur duquel, en 2015 au moment du feu vert donné à la Mission E, VAG ne voulait pas être absent. Aujourd'hui, c'est carrément l'avenir de VAG qui semble dépendre de l'électrique.

Et la Formule E dans tout cela ? D'abord c'est un championnat qui resterait encore relativement financièrement accessible. Aucun chiffre officiel n'a été donné par Porsche sur l'investissement à fournir pour être sur la grille de départ de la Formule E en 2018, mais les spécialistes s'accordent à dire qu'il n'a rien à voir avec celui nécessaire pour gagner en LMP1. Surtout que les investissements de course doivent être justifiés par les répercussions sur la série. Etre



impliqué dans un championnat électrique, donc considéré par le quidam acheteur de voiture comme politiquement correct là où VAG est actuellement plutôt vu comme le méchant tricheur et le grand pollueur, c'est quand même alléchant. C'est aussi un net plus en ce qui concerne le développement des technologies électriques. «*L'engagement en Formule E et la volonté de réussir dans cette compétition sont la conséquence logique du développement de la Mission E,*» a ainsi déclaré Michael Steiner. «*La Formule E offre aux constructeurs une grande liberté pour le développement de nouvelles technologies, ce qui rend cette compétition particulièrement attractive à nos yeux.*»

Au passage donc, petit pic à l'ACO et au règlement technique du WEC, considéré comme mal calibré pour les besoins actuels des constructeurs. Mais il s'agit bien avant tout de reprendre le célèbre adage scandé par les constructeurs depuis le début des sports mécaniques pour y justifier leur implication : gagner le dimanche, vendre le lundi. Ainsi c'est sur le dimanche et les pistes de la Formule E, que Porsche compte bien construire la légende de ce tout nouveau modèle, la Mission E, actuellement sans ancrage historique dans l'héritage de la marque. «*Porsche mise sur des concepts de motorisation alternatifs et innovants,*» poursuit Steiner. «*Nous estimons que la Formule E constitue aujourd'hui la compétition par excellence pour développer des voitures à hautes performances en matière d'éco-compatibilité, d'efficience et de durabilité.*» Soit l'avenir de l'automobile, tel qu'il nous est dépeint aujourd'hui.

LA FORMULE E C'EST QUOI ?

Laissons à Porsche le soin de l'expliquer, le constructeur ayant fait un point sur ce nouveau championnat lorsqu'il a annoncé son retrait de la catégorie LMP1. «*La Formule E est le premier championnat international au cours duquel s'affrontent des monoplaces propulsées par un moteur électrique. Ce championnat lancé le 13 septembre 2014 par la Fédération Internationale de l'Automobile, qui régit également les épreuves de Formule 1, témoigne de l'engagement de la FIA en faveur de l'électromobilité et montre sa volonté de relancer l'attrait du sport automobile auprès de la jeune génération. Contrairement à la plupart des autres championnats, la saison commence en automne et se termine l'été. Les épreuves sont disputées sur des circuits urbains. Ainsi, la compétition s'invite au coeur des villes, au plus près des spectateurs. L'électromobilité est amenée à jouer un rôle majeur dans la mobilité de demain, notamment dans les espaces urbains.*» Tout est dit, ou presque. Ajoutons quand même que la première course a eu lieu à Pékin en septembre 2014 avec un plateau de vingt voitures. La première saison a été gagnée par l'équipe E-Dams Renault en ce qui concerne le titre constructeur et par Nelson Piquet Jr côté pilotes. Sebastien Buemi s'est imposé lors de la saison 2015-2016 pour E-Dams et cette saison c'est le pilote d'Abt Schaeffler (écurie maintenant reprise directement par Audi), Luca Di Grassi, qui est champion, avec toujours E-Dams premier des constructeurs. Ces derniers sont d'ailleurs de plus en plus nombreux à se tourner vers la Formule E. Il y a déjà Renault donc, DS aussi (la marque luxe de Citroën), Jaguar, Venturi, Nio (un fabriquant de voitures électriques),



Lucas Di Grassi a remporté le titre 2017 sur une Abt Audi. Mais quel est l'impact réel pour Audi ?

l'indien Mahindra, Faraday (une start-up américaine créée pour concevoir des voitures électriques) et BMW. Après Audi et avant Porsche, l'autre géant de l'automobile à rejoindre le championnat électrique est Mercedes. Ce dernier a en effet jeté un pavé tout aussi gros dans la mare du DTM que celui propulsé par Porsche du côté de l'endurance en annonçant cette année son retrait du légendaire championnat de supertourisme allemand pour rejoindre la Formule E en 2019. Aujourd'hui, pendant que les organisateurs de la Formule E ne peuvent que se réjouir d'une aura qui ne cesse de grandir, ceux du DTM ou de l'endurance en sont à se demander comment maintenir la leur…

LES AVIS DE LA RÉDACTION

Le moins qu'on puisse dire est que l'annonce de Porsche a créé une déferlante de réactions dans le monde des porschistes. Rarement la marque aura eu à gérer autant de critiques sur les réseaux sociaux ! Notre rédaction n'a pas échappé au phénomène, et vous allez voir que les avis des uns et des autres sont plutôt contrastés.

MARC JOLY

«COUP DE BLUES»

L'annonce m'a fait l'effet d'un électrochoc. Le retrait de Porsche du WEC était hélas attendu, la rumeur courait depuis déjà quelques temps, ce n'était donc pas une surprise, juste la confirmation d'une mauvaise nouvelle annoncée. Mais je ne m'attendais pas à ce que Porsche annonce son implication en formule E. J'en avais certes entendu parler, mais je ne voulais pas y croire. Ou alors, en activité sportive secondaire, en plus, par exemple, d'un retour en formule un, en tant que motoriste. Pour la première fois depuis… toujours, une décision prise par Porsche m'a filé un gros coup de cafard, et ne m'emballe pas du tout. Voyons, essayons de rester objectifs : oui Porsche est impacté par le Dieselgate, même s'ils ne le diront jamais, oui Porsche doit promouvoir la sortie de sa future Mission E, oui Porsche doit garder une technologie d'avance, oui Porsche veut préserver son image de constructeur très au fait de la lutte contre la pollution, oui Porsche est obligé de réagir face à la montée inexorable de Tesla, oui je peux comprendre tout cela. Et puis je ne suis pas et n'ai jamais été un passéiste. Même que lorsqu'ils ont présenté la Mission E, je fus, comme beaucoup de passionnés, admiratif du travail accompli et à accomplir. Je sais aussi que la voiture électrique représente l'avenir et qu'on ne peut aller contre, même si je reste encore très sceptique. Tant qu'on n'aura pas vraiment créé la voiture électrique autonome se rechargeant elle-même, je ne vois pas comment cette technologie pourra vraiment s'implanter, alors qu'au moindre pic de froid, en hiver, on nous rationne parce qu'il manque de l'électricité… Malgré cela, admettons que nous soyons à l'aube d'une grande mutation, je veux bien tout comprendre, tout accepter.

Mais le fait est là : pourquoi aime-t-on les Porsche ? Parce qu'elles nous font rêver. Pourquoi nous font-elles rêver ? Parce qu'elles représentent l'image absolue et parfaite de la voiture de sport, et qu'une grande partie de cette image a été écrite dans les courses d'endurance, et surtout aux 24 Heures du Mans. La monoplace n'est pas dans l'ADN de la marque. Une victoire en F1 en 1962 avant de renoncer. Des échecs répétés en formule Indy. Et juste une période glorieuse, dans les années 80, en tant que motoriste de l'équipe Mc Laren. Mais qui se souvient vraiment que Lauda et Prost ont été champions du monde avec un moteur Porsche ?

Histoire de parler en connaissance de cause, j'ai regardé la finale de la saison 2016-2017 de la formule E, à Montréal. Je n'avais jamais regardé une seule course jusque là. Et qu'ai-je vu ? Quelques bagarres, certes, mais avec des monoplaces esthétiquement très vilaines, impersonnelles, se disputant une course tracée sur un circuit composé de murs de bétons et de grillages, avec un paddock et des stands en toiles de tente. Je ne parle même pas de l'absence de bruit (imagine-t-on aller au stade de France pour voir un concert des Stones en acoustique, et sans aucun ampli ?), mais du standing général. Sauf tout l'immense respect que je dois à ceux qui ont créé et développé la formule E (sur le fond, je trouve très bien que cette discipline existe, même si elle ne me passionne pas), j'ai vraiment été déçu par l'absence de tenue de l'ensemble. Faire des courses en centre ville, c'est bien beau, mais si on n'en voit rien, et si c'est pour faire rouler des voitures de course sur des tracés aussi moches, je ne vois pas l'intérêt. Oublions le fait qu'il soit nécessaire de changer de voiture à mi-course, puisque cela devrait être résolu pour 2019, ce qui me gêne vraiment, c'est que je ne vois vraiment pas ce que Porsche va faire là-dedans. Audi, Mercedes, et les autres, oui, mais pas Porsche. Surtout pas Porsche ! L'absence totale d'identification de la marque à la voiture devrait pourtant les inquiéter…

Je pourrais vous en écrire des pages, mais je préfère conclure. Et pour conclure, j'en reviens à la notion de rêve, sans laquelle la marque Porsche n'existerait pas. Pour ma part, le rêve, c'est mon carburant, je ne fonctionne qu'à cela. Et pour la première fois, un choix fait par Porsche ne me fait pas du tout rêver. Je ne m'y fais pas, et si je n'étais pas un éternel optimiste, le blues que j'ai ressenti le premier jour me collerait encore à la peau. Les remèdes, heureusement, sont nombreux : faire chanter nos flat 6, aller au Mans Classic, et suivre passionnément les courses de la 911 RSR en endurance. Qu'ils aillent s'acheter une conduite en formule E, ce sera sans moi. Quant à Porsche, j'espère qu'ils ont conscience qu'en plus du défi technique dans lequel ils se lancent, ils en auront un bien plus difficile à relever : convaincre les porschistes qu'ils ont fait le bon choix. Et là, il y a vraiment du travail…

THOMAS SCHENCK

«POSITIF !»

Le débat sur le retrait de Porsche du LMP1 pour s'engager en Formule E cristallise beaucoup de passions, et il est d'autant plus difficile d'offrir un avis objectif que nombre de critiques sont fondées sur des idées reçues. Honnêtement, il n'y a aucune course que j'aime autant que les 24 Heures du Mans, et la présence de Porsche y contribuait pour beaucoup. Je regrette leur départ.

Cependant, j'avoue que je suivais le reste de la saison de LMP1 d'un œil très distrait. Dès lors, je comprends que Porsche veuille s'affranchir d'un investissement si colossal après avoir tout raflé en trois ans, même si, bien sûr, je rêvais d'une épopée aussi riche qu'Audi dans les années 2000, avec 13 victoires à la clé. Cela étant, j'ai visionné quelques courses de Formule E, et je dois avouer qu'il y a du spectacle ! La façon de piloter imposée par la gestion de l'énergie, des courses rebattues par le changement de voiture à mi-course etc. Le championnat souffre de quelques défauts de jeunesse, mais il vaut le détour, et se plaindra-t-on d'enfin pouvoir assister à des courses en plein centre-ville ? Pour ma part, en technophile convaincu, je suis enthousiaste, et j'estime qu'il faut s'adapter ou mourir. L'évolution technologique n'attendra pas les grognards, et j'aime mieux comprendre rapidement comment la voiture électrique et la technologie pourront améliorer notre quotidien tout en nous laissant vivre notre passion pour l'automobile, plutôt que de me dire que c'était mieux avant, par simple peur du changement.

Les voyages en diligence, les usines en centre-ville fonctionnant au charbon, c'était vraiment mieux ? Tout cela pour dire que la décision de Porsche est pertinente et permettra de préparer au mieux les vingt prochaines années, dans l'un des rares championnats où l'on pourra voir autant de grands constructeurs s'affronter. Lorsque Chenard et Walcker a inscrit son nom sur le trophée de la première édition des 24 Heures du Mans en 1923, il ne se doutait probablement pas qu'il écrivait la première page d'une immense légende quasi centenaire. En s'engouffrant dans le futur de la mobilité, peut-être les vainqueurs du championnat de Formule E d'aujourd'hui s'offrent-ils le même destin.

STÉPHANE VAN GELDER

«LE TOUT ÉLECTRIQUE, SOLUTION FACILE MAIS INÉVITABLE ?»

J'avais à peine terminé la rédaction du texte principal de ce dossier et voilà le chef qui me demande aussi de donner mon avis, comme le reste de la rédaction, sur cette décision de quitter la catégorie LMP1 pour se tourner vers la Formule E ! Je le repète, dès qu'il s'agit de faire bosser les autres, il est trop fort le chef !
Plus sérieusement, nous sommes clairement les spectateurs privilégiés d'un changement d'ère. Une nouvelle direction pour l'automobile qui ne nous plait guère. Car celui qui nous fait rêver depuis nos premiers émois automobilistiques c'est bien lui, le moteur à combustion interne. Les moteurs électriques, c'est pour les automobiles miniatures, non ? Ben non, justement. Plus maintenant. Impossible, à 7 milliards d'êtres humains sur terre (nombre évolutif, comme ils disent dans les petites annonces automobiles pour décrire le kilométrage d'une auto qui continue d'être utilisée en attendant sa vente), de faire comme si on était toujours il y a 50 ans. Nos villes sont congestionnées. Notre atmosphère est polluée. Notre climat déréglé et nos politiques dépassés. Ne sachant plus comment faire face, ils se tournent vers leur solution préférée : la facilité. Conspuer l'automobile, et par capillarité son utilisateur, c'est finalement la voie la plus évidente, puisqu'on ne sait pas quoi faire d'autre. Surtout lorsqu'en face, la résistance est inexistante. Dans un pays où la moindre annonce d'une réforme politique quelconque suffit à faire descendre les gens dans la rue, les automobilistes se font tondre sans jamais broncher. Et dans un monde où la mobilité personnelle est une des plus grandes libertés, ceux qui nous en donnent les moyens, c'est à dire les constructeurs, ne pipent mot face à la mise au pilori systématique de l'automobile. Pire, au lieu de se battre pour leurs produits, d'en vanter les mérites fonctionnels ou passionnels, de mettre en avant les véritables prouesses technologiques réalisées ces dernières années, de défendre leurs bilans en matière d'emplois et d'investissements… Ils se taisent en public et trichent en coulisse ! Déprimant. Consternant. Et donc inévitable. Les solutions faciles des politiques ne trouvent aucun contre-pouvoir. Du coup, on vante les mérites du tout électrique. Sans parler des polluants dans les batteries, ou du coût de l'électricité. Et progressivement, on glisse dans cette nouvelle ère où les voitures ne seront donc plus thermiques et, probablement, même plus conduites ! Elles deviendront autonomes, régulées et surveillées, comme le reste d'une société dépassée qui ne sait que réprimer pour éviter d'expirer. Tableau noir que tout cela ? Délires d'un vieux con incapable de s'adapter à son époque ? Peut-être, mais il y a aussi une bonne nouvelle. Porsche, tout aussi coupable à mes yeux de n'avoir pas défendu le moteur à combustion interne, l'automobile et, par son appartenance au groupe VAG, l'honnêteté, va nous offrir une de ces nouvelles sagas dont on raffole tant. Car ne vous y trompez pas. La Formule E est un laboratoire rêvé pour les ingénieurs de Stuttgart. Ils vont pouvoir y révéler leur ingéniosité et leur capacité à se surpasser sur le plan technologique comme jamais. Et par la même occasion, développer les futures vraies sportives de série. Oui elles seront électriques. Mais elles seront aussi à coup sûr des Porsche. Ayant déjà eu le privilège de voir et de monter à bord du concept Mission E, je n'ai aucun doute sur le fait que cet avenir, certes très différent de ce que nous avons connu, sera aussi fait de passion et de plaisir de conduire.



En juin dernier, Porsche a remporté Le Mans pour la 19ème fois. Et sans doute la dernière avant longtemps, hélas



Tout l'effort de Porsche en endurance va se reporter sur les RSR

CHRISTIAN TAHON

«NI POUR NI CONTRE, BIEN AU CONTRAIRE»

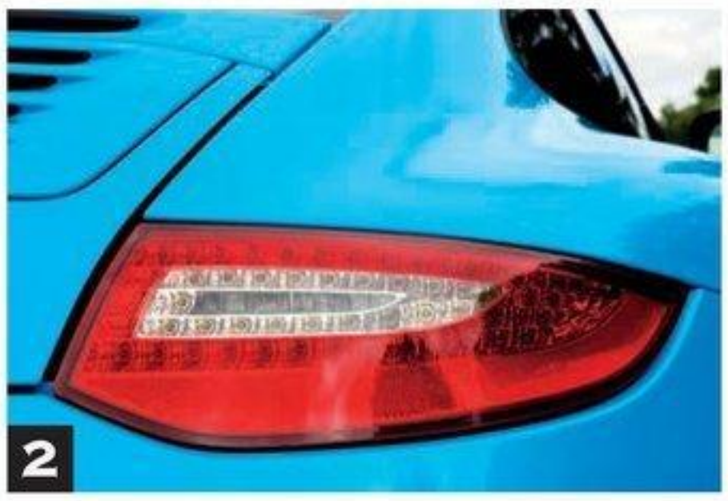
Fin juillet, l'ensemble de la rédaction était disséminé un peu partout sur la planète quand est tombé la nouvelle… Porsche passait à l'électrique…
J'étais pour ma part au Canada, pas comme VIP pour la finale du championnat de Formule E, mais bel et bien en voyage d'études afin de mesurer la possibilité d'implanter sérieusement votre magazine préféré au Canada francophone….. En fait je bullais devant une assiette de pancakes au sirop d'érable. Connaissant bien la grande maison et supposant l'avenir de celle ci, je n'ai pas du tout été surpris par cette décision. Le championnat WEC coutant une blinde, il était facile de s'y désengager après y avoir brillé, de plus, suite aux affaires du dieselgate où le groupe tout entier est bien empêtré quoiqu'on en dise, le championnat de formule E semblait être un vrai «Purgatoire». Ce que la grande maison avait sous-estimé peut être, c'est la passion de sa clientèle fidèle pour la chose qui fait « vroum-vroum». Au vu des réactions et des emportements sur les réseaux sociaux ainsi qu'au sein de la rédaction de Flat 6, il fut décidé que Stéphane écrirait le sujet et que les membres de la rédac y donneraient leur avis. J'ai donc recommandé une assiette de pancakes au sirop d'érable et ai sorti l'ordi de sa belle housse. Pratiquant la firme allemande depuis maintenant presque 30 ans en tant que «professionnel de la profession» je sais que Pierre de Coubertin, avec son : « l'important est de participer » n'aurait jamais été retenu après sa première entrevue d'embauche à Stuttgart. Ces gars là viennent toujours pour gagner et il est fort probable qu'ils soient champions du monde de Formule E d'ici peu. Mais ce n'est pas pour autant que je vais passer mes dimanches à regarder des courses de sèche-cheveux à la télé et encore moins à me déplacer pour les voir et les entendre en vrai, ces voitures qui font le même bruit que celui de la roulette du dentiste. A la place j'irai bruler les derniers litres de super disponibles au volant d'une Porsche propulsée par un flat 6 de préférence refroidi par air. Vous aurez bien compris que l'arrivée de Porsche en formule E, eh bien, je suis ni pour, ni contre, bien au contraire. Depuis que l'homme a inventé la roue, il y a toujours eu d'autres hommes pour se tirer la bourre (sans jeu de mots) et gagner des courses. C'est bon pour la testostérone et le marketing .
Par contre si un jour monsieur Hulot, devenu président, ne nous laisse vraiment plus le choix, j'installerai un moteur électrique dans la 2.4 S ou je me résoudrai à démolir mon plan épargne retraite afin d'acheter un Boxster électrique, car j'ai toujours préféré les Porsche aux Toyota…

997 CARRERA GTS

DANS LA FAMILLE 997, NOUS RÉCLAMONS CE MOIS-CI CELLE QUI SE POSITIONNE COMME ÉTANT L'UNE DES PLUS SEXY ET DES PLUS INTÉRESSANTES DE TOUTE LA GAMME ! CELLE QU'IL FAUT AVOIR QUAND ON NE TIENT PAS SPÉCIALEMENT À ALLER VERS LES GT3 OU LES TURBO. J'AI NOMMÉ LA CARRERA GTS.



1


2


3



4

On fait fort dans les couleurs, ces derniers temps, non ? Il faut dire que notre ami Dominique Maroni me met constamment une pression terrible, me menaçant des pires sévices si nous ne publions pas des sujets avec des Porsche de couleur. Un vrai tyran! Je plaisante, bien sûr. N'empêche qu'avec Dominique, nous ne pouvons nous empêcher de penser, en toute humilité, que le travail réalisé depuis des années (j'allais dire des décennies, mais c'est presque cela) pour inciter à l'achat de Porsche colorées, a fini par porter ses fruits. Ce n'est pas une révolution, loin s'en faut, mais ce que nous souhaitions a fini par arriver : que ceux qui avaient envie de s'acheter des Porsche colorées le fassent, sans aucune arrière pensée. Seul problème, la tendance s'est tellement accélérée depuis deux ans que, si l'on trouve assez facilement des 991 colorées (enfin, surtout des phases 2 !), il est bien plus difficile de dénicher la perle rare dans les générations précédentes, particulièrement les 997. C'est pourquoi, lorsque, par l'intermédiaire de Dominique (merci à lui), le propriétaire de cette 997 GTS bleu riviera a accepté l'idée d'un guide d'achat avec sa petite merveille, nous nous en sommes réjouis. A modèle exceptionnel, il fallait une couleur exceptionnelle. Un grand merci à Philippe Wilbaux, propriétaire de cette 997 GTS, et direction Bruxelles, pour mieux comprendre en quoi cette 997 est si recherchée, et si appréciée.

TOUT POUR PLAIRE

La première fois que j'ai vu une Porsche en bleu riviera, c'était une 993, garée sur… la Riviera, lors de la présentation presse de ce modèle ! Cela ne s'invente pas. Et la première fois que j'ai conduit une 997 GTS, c'était au Maroc, pour une présentation plutôt originale organisée par Porsche France. Voilà qui nous fait voyager. Mais en attendant, c'est bien à Bruxelles que j'ai rendez-vous avec Philippe Wilbaux. Autant vous le dire tout de suite : j'ai passé une journée fort agréable en sa compagnie et celle de sa GTS, mais je n'ai fait que la conduire en agglomération, sans jamais pouvoir placer une accélération ! Et encore moins de rouler vite. Normalement, dans le cadre d'un guide d'achat, je m'arrange pour trouver quelques km de petites routes pour se remettre dans le bain, mais impossible cette fois, d'autant que nous avons dû jongler avec des nuages plus ou moins menaçants. Peu importe, la 997 GTS est de celles qu'on n'oublie pas, et j'ai encore parfaitement en mémoire les sensations ressenties à son volant dans de précédents essais. Il y a deux manières de voir la 997 GTS : la pragmatique, consistant à se dire qu'elle fut la meilleure affaire de toutes les 997, embarquant avec elle près de 25 000€ d'options alors qu'elle ne coûtait que 6000€ de plus qu'une S, et surtout qu'elle vaut maintenant entre 15 et 20 000€ plus cher qu'une S ! Et la passionnelle, qui mise plutôt sur tout ce qu'elle a pu apporter en terme de plaisirs supplémentaires, à savoir son positionnement clairement marqué entre une S et une GT3. Inutile de vous dire que c'est la seconde vision qui nous convient le mieux, mais tout est lié. La GTS, c'est d'abord et avant tout une plastique parfaite. Avec ses ailes larges à l'arrière, ses jantes RS Spyder noires à écrou central, ses petits monogrammes Carrera GTS en bas des portes (remplacés ici par de larges bandes, accessoires proposés en option), son bouclier Porsche design et ses petites finitions noires un peu partout, elle marquait sa différence, mais en toute discrétion. Loin de la grosse artillerie des Turbo et des GT3. Chez Porsche, il y a longtemps qu'on a compris que les clients n'ont pas tous forcément envie de mettre la révolution dans les rues



5



6



6


7



8

chaque fois qu'ils se déplacent. La GTS était donc conçue pour ceux qui voulaient juste une S en version plus. Et le résultat est vraiment séduisant. Dois-je ajouter qu'il l'est encore plus en bleu riviera ? De manière générale, la GTS mérite de la couleur, mais comme vous l'explique par ailleurs Dominique Maroni, ce n'est pas si évident…

MAGIC ALCANTARA

Le charme opère encore plus quand on monte à bord. Par la magie de l'alcantara, on sent tout de suite qu'on ne se trouve pas

1 Cet exemplaire dispose de l'option châssis sport PASM moins 20 mm, soit plus bas de 10 mm par rapport au PASM de série

2 Feux arrière de la phase 2

3 Les sorties d'échappement sport avec entourages noirs étaient de série

4 L'aileron arrière se déploie à partir de 120 km/h

5 Le 3.8 recevait le kit X51 faisant grimper la puissance à 408 ch

6 Le numéro de châssis se lit en bas du pare-brise et sur diverses étiquettes. Il est gravé sous un cache à côté de la batterie

7 Siglé, le moteur !

8 Normalement, le monogramme complet était Carrera GTS, mais on pouvait le supprimer. Ici, seul le nom Carrera a été supprimé

UN PEU D'HISTOIRE

Septembre 2010. Porsche dévoile, d'abord en photos, puis un peu plus tard au Mondial de l'automobile à Paris, la nouvelle GTS, conçue sur la base de la 997 S, en coupé et en cabriolet. Cette appellation, toute nouvelle pour une 911 (seule la 904 Carrera GTS avait porté ce sigle en 1964) se propose d'offrir une version plus sportive de la S, mais sans pour autant atteindre les extrêmes d'une GT3.
Esthétiquement, un certain nombre de détails permet de les reconnaître. A commencer par les ailes larges de la gamme Carrera 4 à l'arrière (plus 44 mm). Et en se poursuivant par l'adoption du bouclier avant Porsche Design, une option du catalogue Exclusive. Dont la lame avant est noire (particularité de la GTS). Tout comme les jupes latérales, au dessin spécifique. Elle reçoit également les jantes RS Spyder 19" à écrou central, laquées en noir avec rebords chromés. L'appellation Carrera GTS, en plus du capot arrière, apparaît en bas des portes. On observe aussi que les sorties d'échappement sport sont en acier spécial, avec revêtement nanostructuré, et finition noire entre les pots.
L'intérieur est encore plus personnalisé, puisque la GTS a droit à des sièges sport comportant une bande centrale en alcantara, matière qu'on retrouve sur la couronne du volant, le levier de vitesses, le frein à main, les poignées et les couvercles des rangements des contre-portes. Le volant en lui-même est un sport design. La GTS est livrée sans sièges arrière, mais on pouvait les avoir sur simple demande. A noter que les fonds de compteurs sont noirs, alors qu'ils sont blancs sur la S.
Mécaniquement, tout l'intérêt vient de ce que le 3,8 litres reçoit, de série, l'option X51, permettant de passer la puissance à 408 ch à 7300 t/mn, soit 23 ch de plus, décrochés 800 t/mn plus haut que sur la S. Le couple est de 420 Nm à 4200 t/mn, une valeur identique à celle de la S, mais obtenue 200 t/mn plus bas. Ce kit est composé d'un système d'admission à résonance, commandé par six clapets sous pression qui alternent entre géométrie optimisée en terme de puissance et de couple. La culasse est modifiée, le filtre à air est à double flux. Le kit comporte également l'échappement sport.
Pour le reste, la GTS reçoit des voies avant élargies de 2 mm, et des arrière de 32 mm. Les pneus arrière étant en 305/30 ZR 19. Les suspensions sont réglées légèrement plus fermes que sur la S. De série, la boîte est la version mécanique à six rapports, la PDK étant en option. Les freins sont identiques à ceux de la S.
Au final, le gros point fort de la GTS est d'embarquer 24 000€ d'options chiffrables, sans compter celles qui ne le sont pas, alors qu'elle ne coûte que 6000€ de plus qu'une S. Une vraie excellente affaire !

La production sera étalée entre la fin du millésime 2011 et le début de 2012.





1 Les seuils de portes en carbone étaient une option



2 L'alcantara était présent sur les renforts de portes



3 Les fonds de compteurs étaient noirs sur la GTS, comme la Carrera de base



4 Tant qu'à avoir la PDK, autant avoir les palettes au volant. La GTS les avait de série, grâce à son volant sport design





7 On trouve ici les sièges sport de série, avec la bande centrale en alcantara spécifique aux GTS



8 Si le PCM était de série, le module de navigation, lui, était en option



9 En plus de l'alcantara de série, cet exemplaire a reçu divers éléments supplémentaires dans la même matière. Il s'agissait d'une option



10 Les touches sport et sport plus faisaient partie de l'option pack sport chrono



11 L'échappement sport était de série. Notez le PSM déconnectable



5 L'option pack sport chrono comprenait… le chrono !



6 L'option PDK est fort appréciée, surtout avec le pack sport chrono



12 De série, la GTS n'avait pas de sièges à l'arrière, mais sur simple demande, gratuite, on pouvait les avoir



1



2



3



4

dans une 997 "normale". Celle-ci sait vous séduire par le toucher, et cette agréable sensation que seul l'alcantara peut offrir. Le cuir, et son parfum, restent des incontournables de la Porsche, et je continue d'adorer cela, mais il y a dans l'alcantara une sensation assez étonnante, comme un mélange de sportivité et de luxe. C'est idiot, ce que je dis : le mélange de sportivité et de luxe, c'est la marque de fabrique de toute Porsche ! Mais allez savoir pourquoi, le mélange est ici encore plus savamment dosé: le volant en alcantara évoque la course, mais la manière dont il est étendu à l'intérieur de la GTS ramène la course vers la ville, et c'est assez magique. Autre particularité des GTS : l'absence de sièges arrière, façon sport là aussi. Mais notre exemplaire les a, ces sièges, qui étaient une option gratuite. Quand ils n'y sont pas, la sonorité intérieure résonne un peu plus… Il y avait aussi la possibilité d'avoir des baquets, mais ici, comme sur la plupart des exemplaires, les sièges sport de série ont été préférés. Au final, nous avons affaire à une très belle 997, ce qui n'est pas peu dire, puisque cette génération de 911 continue d'être considérée comme étant l'une des plus réussies… Quand on met le moteur en route et qu'on s'apprête à partir vivre quelques nouvelles aventures, le charme agit toujours, même si le flat 6 est assez discret. Qu'importe, il suffit d'appuyer sur le bouton échappement sport, de série sur la GTS, pour avoir un peu plus de son. Et là, déception, il ne se passe pas grand chose de différent. C'est un des rares défauts des 997 phase 2, hélas bien connu : l'échappement sport est légèrement aphone. Tout est relatif, bien sûr. Si vous emmenez en passager quelqu'un qui connaît assez peu la musique capable d'émettre un bon flat 6, il se réjouira d'entendre les vocalises de celui-ci. Mais si l'on compare à ce que faisaient les 997 phase 1, et à ce qu'ont fait ensuite les 991 phase 1, on est un peu loin du compte. Ne soyons cependant pas exagérément négatifs : vitres ouvertes sur de petites routes encaissées, je vous garantis que vous allez l'entendre avec grand plaisir, le flat 6 de la GTS !

X51

X51 ! Une lettre qui résonne de manière magique aux oreilles des porschistes ! Pour les non initiés, il s'agit tout bêtement du nom de code option d'un kit moteur proposé fort cher sur plusieurs générations de 911 depuis la 993. L'avantage, c'est que la 997 GTS en était équipée de série, ce qui lui permettait de sortir 408 ch là où une S normale en avait 385. Voilà qui en impose, car la barre des 400 ch, quand même, ce n'est pas rien. Hélas, chaque fois que nous en avons chronométré, les résultats ont été décevants. Jamais, en plusieurs tentatives, nous n'avons réussi à retrouver les chronos donnés par l'usine, laquelle annonçait 4 dixièmes gagnés par les GTS par rapport aux S sur l'exercice du 0 à 200 km/h. Alors

1 Le bouclier avant sport design est le signe distinctif le plus évident des GTS, avec sa lame noire

2 Deux options à noter ici : les phares directionnels, et les lave-phares peints couleur caisse.

3 Les jantes RS Spyder à écrou central étaient une exclusivité des GTS

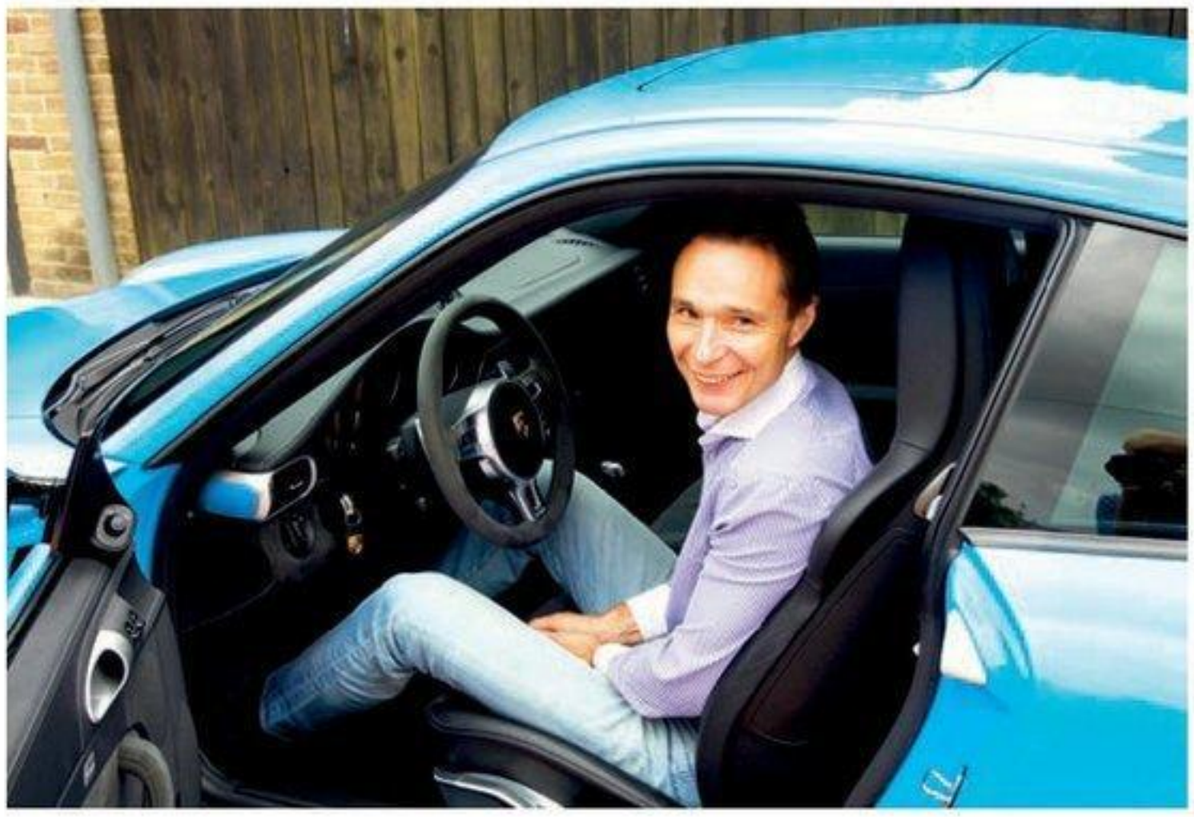
4 Les rétros en carbone ne faisaient pas partie de la panoplie de la GTS, ni des options du catalogue

5 Les bandes en bas de caisse faisaient partie des accessoires disponibles. De série, il y avait juste un petit monogramme Carrera GTS

L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

Philippe Wilbaux est amoureux de sa 997 GTS. Comment ne pas l'être ? Il a eu la chance de tomber sur l'exemplaire dont il rêvait. Ne cherchez pas, elle n'est pas à vendre !

"Comme beaucoup, j'ai la passion des Porsche depuis toujours! Quand j'étais ado, la 930 Turbo m'a beaucoup marqué, et encore aujourd'hui, j'ai un gros faible pour ce modèle. Jamais je n'ai pensé pouvoir m'en offrir une un jour, mais j'ai toujours été à fond dans ma passion des Porsche. Le jour où j'ai eu ma première, j'ai réalisé un rêve d'enfant, et cela m'a procuré un plaisir fou ! C'était une 993, une Carrera, bleu nuit, phase 2, mais encore avec la boîte courte. J'ai adoré ce modèle, et encore aujourd'hui, je considère la génération 993 comme étant une des plus réussies, au moins esthétiquement. Même si je ne peux que reconnaître son vieillissement au niveau conduite. Mais j'avoue que si j'en avais la possibilité, je verrais bien, en plus de ma GTS, une 993 S dans mon garage ! C'est devenu impossible avec la montée des prix, mais c'est toujours bon de rêver ! J'ai aussi un faible tout particulier pour la 993 Turbo S, mais là on est dans le totalement inaccessible. J'ai gardé ma 993 dix ans, faisant moins de 30 000 km avec. Mes Porsche ont toujours été des véhicules de pur loisir, je roule peu, pas assez même. Mais entre mon travail, ma vie de famille, et ma pratique assidue du sport, il me reste peu de temps pour sortir la Porsche. J'ai remplacé la 993 par une 997 phase 1, sans passer par la case 996, qui ne m'a jamais vraiment accroché. C'était une S également, que j'ai achetée neuve, avec pas mal d'options. Bleu nuit intérieur bleu abyss. Je l'ai gardée neuf ans, en roulant peu là aussi. Sans aucun problème technique. Je l'ai revendue en France. C'est alors que, sur les conseils d'un ami, je me suis mis à chercher une GTS. Je voulais ce modèle, et pas un autre. Et je la voulais avec une jolie couleur, si possible en rouge indien ou en bleu aquatique. J'ai cherché pendant six mois sans trouver mon bonheur, et un soir, sur internet, je tombe sur celle-ci, qui venait d'être mise en annonce en Allemagne. J'ai tout de suite envoyé un mail, sans grand espoir. Le lendemain matin, à 9h, à ma grande surprise, une personne m'appelle, en français. C'était Eric Goertz. Qui m'a incité à me décider vite, car il avait plusieurs demandes, mais j'étais le premier chronologiquement. J'ai donc fait quelque chose que je n'aurais imaginé : j'ai acheté l'auto sans la voir ! Et je ne l'ai pas regretté un instant ! Quand nous sommes allés la chercher, avec mon épouse, elle était exactement telle que décrite par Eric Goertz. C'était en 2014, au moment où les GTS avaient encore un prix très raisonnable. Elle avait 20 000 km. En trois ans, je n'ai fait que 4000 km. C'est toujours la même situation : manque de temps ! Mais en même temps, quel immense bonheur de la voir dans mon garage, et de partir en promenade avec! Nous n'allons jamais bien loin, juste des petites promenades en Belgique, mais je la considère comme une œuvre d'art. Je n'en reviens d'ailleurs toujours pas d'avoir la chance d'en être le propriétaire. Et franchement, quand on atteint dans sa passion ce qu'on pense être la plus belle Porsche qu'on puisse avoir, on se dit qu'on n'a aucune raison de vouloir en changer. Je tiens vraiment à la conserver. C'est un exemplaire qui a été livré neuf en Allemagne, avec un bon nombre d'options et même des équipements qui, à ma connaissance, ne sont pas au catalogue, comme les grilles de protection dans les entrées d'air avant, ou les rétros en carbone. En revanche, à ma grande surprise, elle n'a pas de régulateur de vitesse, ce qui ne me gêne pas, et pas de RDK, ce qui me gêne un peu plus. Chaque sortie est un régal, la réaction des gens est très positive, la plus drôle ayant été celle d'un enfant qui, une fois, a dit que c'était la voiture des schtroumpfs ! Le moteur, le comportement, tout est parfait, même si je la trouve parfois un peu trop ferme. Mais j'en profite bien à chaque fois ! Etant un peu maniaque, j'évite de la sortir quand il pleut, et elle ne roule pas en hiver… Mais quand le printemps revient, quel bonheur !"





5



1

que de notre côté, tous les chronos enregistrés avec le kit X51 sur les 997 phase 2 ont été plus mauvais que ceux avec les moteurs normaux ! Une partie de l'explication vient du fait que ces kits ont été conçus pour tout donner à fond sur un départ arrêté, particulièrement sur un launch control avec la boîte PDK et le mode sport plus. Mais en utilisation normale, on ne les sent pas beaucoup, les 23 ch supplémentaires ! Nos chronos sont justement là pour retranscrire ce qui se passe quand on est sur la route et qu'on accélère d'un coup pour doubler une file d'attardés qui n'auraient pas vu les drapeaux bleus. Là, X51 n'apporte pas grand chose. Même quand on saute d'une S à une GTS, la différence est vraiment minime. Je me souviens, lors de notre comparatif "Quelle ultime 997 acheter ?" paru dans notre n°245, la GTS nous avait semblé plus sportive, dans le sens plus performante, que la S. Mais tout n'était question que d'ambiance : alcantara plus sièges baquets, dans la tête, cela vous fait déjà gagner un dixième. En plus, elle était en boîte méca, ce qui ajoutait à l'impression de sportivité. Rappelons cependant que la GTS avait assez largement remporté ce match, devant la 4 GTS, la S et la 4S. C'est donc bien que ces contre performances du kit X51 n'avaient en rien entamé le capital sympathie de cette version !

Il faut donc chercher ailleurs que dans le son et le moteur ce que la GTS apporte en plus. Et si tout, justement, n'était qu'une question d'ambiance ?

SCOTCHÉS

Avec la PDK et le mode sport plus, comme c'est le cas ici, la GTS vous scotche au siège, et de belle manière. Peut-être pas plus qu'une S, mais quand même, il y a du lourd ! Et puis libre à vous de la conduire en mode drive normal, en sport ou en sport plus, tout en sachant que celui-ci n'est vraiment utilisable que sur circuit, ou sur route en mode très politiquement incorrect, le soir au coin du bois, quand le loup n'y est pas. Il faut d'ailleurs signaler qu'elle a fort peu vieilli, la PDK des 997. Déjà très efficace, très agréable et performante, surtout ici avec les palettes au volant. Et puis, la GTS, c'est un comportement exceptionnel : avec ses ailes larges à l'arrière, ses suspensions réglées plus fermes que pour les S, elle se pose effectivement comme une alternative à la GT3. En plus sage, mais pas beaucoup moins efficace. Elle est scotchée au sol, surtout du train arrière, n'affichant un peu trop de fermeté que sur les vrais mauvais revêtements. L'exemplaire de Philippe Wilbaux dispose cependant d'une option pas si fréquente : le châssis PASM sport, qui abaisse de 10 mm supplémentaire la caisse (soit 20 mm au total), et qui est couplé au différentiel arrière à glissement limité. Sur circuit, l'efficacité n'en est que plus redoutable encore. Sur route, en revanche, cela durcit un peu la situation, sans que cela soit très pénalisant en terme de confort, du moins de ce que j'en ai senti en roulant en agglomération. Philippe m'a cependant avoué qu'il trouvait sa GTS parfois un peu trop ferme, mais cela n'entame en rien la grande passion qu'il entretient pour elle.

Revenons à cette notion d'ambiance. D'abord, la GTS est-elle plutôt une S vraiment plus sportive, ou une petite GT3 ? Disons qu'elle se situe entre les deux, mais quand même plus proche d'une S que d'une

1 Magnifique et rarissime en bleu riviera

2 Option bouchon de réservoir en alu design

3 Le toit ouvrant était une option

4 L'option réservoir 90 litres, ici présente, réduit un peu la contenance du coffre avant

L'ESSAI D'ÉPOQUE

Le Moniteur automobile n°1492, 2 mars 2011. Dans ce numéro spécial avant premières (le salon de Genève est tout proche), la Carrera GTS a droit à un essai détaillé, l'équivalent de nos essais complets. Avec rien moins que 14 pages. Il est signé Xavier Daffe, et en voici l'introduction : *"Même en fin de carrière, la génération actuelle de 911 continue à se décliner en une multitude de versions. Parmi celles-ci, la GTS se situe comme une alternative exclusive entre les Carrera S et la GT3. Vous l'aurez compris, elle est simple propulsion, même si sa caisse large pourrait faire penser le contraire."*

Après les descriptifs techniques, filons directement aux sensations de conduite, concernant le moteur, notamment : *"A l'usage, ce moteur, qui n'arrive pas à vieillir, se distingue toujours par son infinie onctuosité, acceptant de reprendre dès 1500 t/mn, et de grimper jusqu'au rupteur sans faiblir, avec une rage insatiable. Ce caractère variant de l'indolence à l'explosivité la plus débridée s'accompagne d'une sonorité sans équivoque, émanant d'une ligne d'échappement sport elle aussi de série."* L'exemplaire d'essai, gris météor, et bizarrement équipé de jantes RS Spyder, mais couleur alu (ce qui ne figurait pourtant pas dans les options possibles), dispose de la boîte PDK : *"Il n'y aura que les plus durs vaccinés aux produits de Zuffenhausen pour encore préférer la boîte manuelle, tant la PDK se montre convaincante et d'un apport non négligeable dans des conditions de circulation quotidienne pour le moins encombrées. Mais si l'horizon se dégage, il suffit de coulisser le levier vers la gauche pour passer en mode manuel, et éventuellement se servir des palettes, aisément préhensibles, au contraire des boutons minuscules cachés dans le volant, utilisés au début, pour sélectionner les rapports."*

Côté performances, surprise (pour nous), il annonce avoir sorti un chrono de 22"6 au km départ arrêté, mieux qu'avec la S, alors que l'auto est équipée en pneus hiver. Une confirmation que le kit X51 ne donne toute sa mesure que lorsqu'on utilise le launch control pour un départ arrêté, des conditions rarement utilisées par le conducteur lambda, on en conviendra.

Côté confort, Xavier Daffe est très clair : *"La Carrera GTS ne procure par un confort de roulage exceptionnel, malgré la suspension pilotée. Si ce critère figure tout en haut de votre cahier des charges, passez votre chemin et allez voir quelques concurrents allemands. Non, la GTS est une voiture qui vit et qui ne laisse apprécier ses incroyables qualités dynamiques qu'à la condition que l'on accepte d'être en relation étroite avec la route et les organes mécaniques."*

Reste le chapitre tenue de route : *"Sur route correctement revêtue, la GTS se montre diablement gratifiante à conduire, les évolutions apportées à son train arrière ayant pour principal mérite de le calmer un peu, de le rendre plus stable sans que le pouvoir directeur du train avant n'ait à en souffrir… A la limite, il peut encore être utile de l'aider par un freinage dégressif, prolongé jusqu'au point de corde, pour le charger un peu. Ensuite, il suffit d'ouvrir les gaz progressivement pour s'extraire de la courbe rapidement et avec élégance. Rien de nouveau ? Non, c'est le même mode d'emploi particulier depuis des décennies, même si, au fil du temps, il devient chaque fois moins caricatural. Mais c'est aussi parce qu'elle est fidèle à elle-même depuis tout ce temps que la 911 reste si appréciée. Comme quoi, être fidèle à ses valeurs fondamentales est souvent plus pertinent que de céder aux sirènes des modes, par définition passagères."*

Vient l'heure de la conclusion : *"Si la GTS est un cadeau d'adieu, il est diablement bien emballé ! Et la nouvelle génération aura fort à faire pour faire au moins aussi bien… La GTS est homogène, efficace, plaisante au quotidien comme sur un circuit et dont l'appellation même est un clin d'œil à la magnifique 904 GTS de… 1964. Une manière élégante de boucler la boucle."*


2


3


4



FLAT6 CHRONOS

	997 GTS	997 S PDK PHASE 2	997 GTS PDK CABRIOLET	997 SPORT CLASSIC	991 C4 GTS PHASE 1
Puissance	408 ch	385 ch	408 ch	408 ch	430 ch
Poids/Puissance	3,48 kg	3,77 kg	3,78 kg	3,49 kg	3,46 kg
Jantes	19"	19"	19"	19"	20"
Temp. extérieure	17°	17°	21°	12°	20°
80 à 120 en 6ème	8"057	--------	--------	8"318	--------
80 à 120 en 5ème	6"402	--------	--------	6"224	--------
80 à 120 en 4ème	5"267	--------	--------	5"147	--------
80 à 120 en 3ème	4"368	--------	--------	4"252	--------
80 à 150	6"398	--------	--------	6"280	--------
80 à 150 Sport +	--------	5"779	6"561	--------	5"4
100 à 200	11"320	--------	--------	11"239	--------
100 à 200 Sport +	--------	10"280	11"478	--------	9"8
Stadium	1'20"9	1'20"5	1'20"6	--------	1'18"6



1

GT3, dont elle n'a ni les envolées ni le côté délirant, ni l'ultra-sportivité. Mais elle sait faire très habilement illusion, et c'est tout ce qui fait son charme. Pas plus performante qu'une S dans les faits, peut-être, mais encore plus excitante, sûrement. La GTS a su insuffler un peu de magie supplémentaire, et ce n'est pas pour rien si son image est aussi forte, entrainant hélas une cote un peu élevée. Franchement, nous les premiers, avec tous les éléments en mains que nous avons livré aujourd'hui, nous ne pourrions que recommander chaudement la GTS à tous ceux qui peuvent se l'offrir. Et en insistant sur le fait que s'il fallait en acheter une, hors notion de budget, ce serait celle-là. Parce qu'elle offre un concentré de sportivité dans un enrobage très sexy, parce qu'elle s'appelle GTS, et que cette appellation est un vrai plus, pour son ambiance alcantara, et pour tous ces petits plus qui font son charme, elle est totalement craquante. Peu importe, au final, qu'elle soit une super S ou une petite GT3, elle est une GTS, "et pi c'est tout!" Une 997 à la vraie forte personnalité, séductrice en diable. Alors si, en plus, vous en trouvez une en bleu riviera, que dire ? Mais bon courage, car il doit y en avoir peu…

1 La GTS a une très bonne cote, encore en hausse actuellement

QUELQUES CONSEILS

Tellement persuadés que la GTS avait cannibalisé la S sur la fin d'existence des 997, on avait presque fini par imaginer qu'il s'en était produit un bon nombre. Eh bien non, il n'y en aurait eu que 2656 (attention, chiffre non officiel, nous attendons confirmation). Ce qui en fait, non pas une rareté, mais quand même un modèle peu produit, donc pas si facile à trouver.

De fait, il n'y en avait qu'une à vendre dans notre dernier numéro, proposée par un spécialiste indépendant. A ce chiffre de 2656, s'il est confirmé, il faut ajouter un autre phénomène qui rendra l'achat d'une 997 GTS assez compliqué : l'immense succès des 997 de manière générale, sur le marché de l'occasion. Tous les Centres Porsche vous le diront : ce sont des denrées rares, qui se vendent souvent directement de particulier à particulier, la demande étant plus forte que l'offre.

A propos des Centres Porsche, le patron de l'un d'eux m'expliquait il y a peu de temps : *"C'est très compliqué pour nous : si on veut vendre une 997 à un prix cohérent, en comptant les inévitables travaux que nous aurons à faire dessus pour qu'elle soit à notre standard, plus la garantie, nous sommes plus ou moins contraints de les racheter à des prix qui n'intéressent pas forcément le vendeur, lequel sait qu'il arrivera à la vendre à un meilleur prix tout seul."*

Si cette situation est favorable pour le vendeur, elle l'est moins pour l'acheteur, qui va donc devoir, le plus souvent, jouer la carte de la confiance et se fier à son instinct. Ceci dit, le risque n'est pas énorme, la 997 GTS étant un modèle très récent et qui vieillit fort bien. On ne lui connaît aucun défaut récurrent, et il ne faut pas avoir peur d'acheter des exemplaires ayant un peu de km, ce n'est en aucun cas un obstacle, surtout si le prix est attractif. En fait, la GTS n'a que rarement été considérée comme un collector par les clients, et c'est très bien ainsi. La plupart des exemplaires ont été utilisés comme des S, sans restrictions particulières. Mais ils sont généralement en excellent état. Côté options, vous connaissez l'histoire, mais partant du fait que la GTS joue la carte de l'alcantara, il sera toujours plus authentique de trouver des modèles ayant respecté cet esprit-là. Non pas que des GTS avec des intérieurs tout cuir soient moins intéressants en soi, mais elles feront juste un peu moins GTS. De même, les avis sont partagés quant aux jantes : une vraie GTS se doit d'avoir les RS Spyder de série, avec l'écrou central, mais elles sont plus complexes, et très légèrement plus étroites que les jantes Carrera sport avec les cinq écrous. Pour le reste, rappelons que si le PCM est de série sur cette génération, les modules, eux, ne l'étaient pas. Notamment ceux de navigation, mais vous savez ce qu'on en pense… Ceci dit, les exemplaires qui n'en étaient pas équipés sont très rares.

Quant à la couleur, idéalement, une GTS mérite de l'éclat, mais les exemplaires colorés sont plutôt rares, comme vous le confirme Dominique Maroni par ailleurs.

Au final, n'hésitez pas à craquer, car il est évident que la GTS restera comme étant l'une des 997 les plus intéressantes et les plus abouties.

DU STYLE ET DES COULEURS

PAR DOMINIQUE MARONI

Porsche a l'art et la manière de faire revivre son passé au travers de noms et de détails qui comblent sa clientèle de passionnés. A l'automne 2010, c'est la griffe « Carrera GTS » que les dirigeants de la marque ont décidé d'exhumer pour baptiser une nouvelle gamme de 911 à mi-chemin entre Carrera S et GT3. Avec le recul, pari gagné ! La GTS devient même pour certains, l'unique 911 à acheter…

DESIGN : NOIR GTS...

Y a-t' il une personnalité GTS ? J'ai tendance à répondre oui ! Une personnalité qui saute aux yeux dès le premier regard mais que l'on a du mal à définir. Une personnalité liée à trois lettres qui puisent leurs racines dans l'histoire de Porsche, d'options exclusives qui affirment le caractère sportif et plus subliminal, une couleur… Vous pensez Rouge Carmin ? Cette couleur viendra plus tard (2014) et n'aurait pas sa place dans ce chapitre. Je veux parler du Noir !

Détaillez la GTS du guide d'achat de ce mois et oubliez sa robe Bleu Riviera, l'autre couleur qui domine est le noir, plus que dans toutes autres 911 (Black Edition mise à part !). Diffuseur, échappements, jantes, sortie d'échappement, monogramme !

C'est lors du millésime 1972-73 que l'on vit apparaître pour la première fois des éléments noirs satiné ou mat, issus de la course automobile, sur la 911 (il est ainsi très facile de reconnaître ce millésime !). Une dernière évolution stylistique de la 911 initiée par Ferdinand Alexander Porsche avant de devoir quitter la direction du Studio Porsche.*

En 1972, l'ainé des fils de Ferry Porsche fonde «Porsche Design» Studio à Stuttgart.** Il obtint immédiatement le succès et la reconnaissance lorsqu'il présenta un bracelet montre… noir ! La première montre noire au monde ! Le fameux Chronograph 1 qui s'inspire du visuel des compteurs antireflets des voitures de compétition. Cadran noir mat et chiffres blancs (Photo 1).

Car pour F.A. Porsche, la montre ne se veut pas un bijou, mais un instrument de précision. Il sera ainsi resté durant toute sa carrière de designer fidèle à ce principe «La fonction est le fondement de toute réflexion. Il en résulte un design qui découle de la fonction, et non pas un design se limitant à l'esthétique.» La 997 Carrera GTS répond de cette philosophie…



photo 1

COULEURS : CHASSEUR DE PEPITES...

Présentée lors du Mondial de l'Auto 2010, la 911 Carrera GTS exposée sur le stand Porsche était habillée de Blanc Carrara. Une manière habile d'afficher son identité (Photo 2). Blanc Carrara et Gris Météor seront les deux teintes les plus couramment utilisées par la communication Porsche. Etonnez-vous à présent qu'il soit compliqué de trouver des couleurs vives en occasion ! Heureusement, le département Exclusive a pris l'habitude depuis les années 2000, de configurer chaque année une dizaine de « Show cars » que l'on retrouve dans le Lounge Exclusive de Zuffenhausen ou, au fil de l'année, dans les manifestations internationales (Salons, manifestations Porsche). Ces pépites, après un certain temps (inquantifiable), sont revendues aux particuliers par l'intermédiaire de Centres Porsche (allemands***) qui en ont fait leur spécialité. La GTS Bleu Riviera vue dans ces pages provient de l'un d'entre eux…

Un homme s'est intéressé très tôt à ces pépites colorées. D'abord pour lui-même, puis pour ses amis du Porsche Club Lorraine en mal de trouver des couleurs vives dans l'hexagone.

Ses annonces d'occasions de 996 4S Orange Pure, Jaune Vitesse, ou Bleu Riviera (déjà) publiées dans les magazines spécialisés étaient en total décalage avec le marché tendance Gris Kerguelen des années 2000.

Ce lorrain discret continue sa quête de Porsche « Made in Exclusive » en 2017 sur internet mais aussi sur le terrain. Les 12 et 13 août 2017, il a exercé son travail de limier sur le stand Porsche Exclusive lors de l'Oldtimer Grand Prix du Nürburgring..

Attention, Eric Goertz n'est pas un magicien ! Cette GTS Bleu Riviera est unique, lui trouver une jumelle semble peu probable… même pour un chasseur de pépite !

MILLÉSIME 2011 - 2012

Extérieur

Teintes unies : Noir, Blanc Carrara, Rouge Indien, Jaune Vitesse
Teintes métallisées : Noir Basalte, Argent Platine, Marine, Macadamia, Gris Météor, Bleu Aquatique, Bleu Lagoa
Teintes spéciales : Argent GT, Améthyste.

Intérieur

Teintes de série : Alcantara Noir. Cuir : Noir, Beige Sable.
Cuir naturel : Rouge Carrera, Expresso

MARCHE

Porsche.fr : 0 - Flat 6 Magazine : 2. C'est le résultat de ma recherche de 911 Carrera GTS Coupé. Avec une belle surprise, un exemplaire Jaune Vitesse (non précisé !) en vente chez RCC. à Saint Mandé (Photo 3). Gris Météor chez RSR à Venelles (Bouches du Rhône). Si vous êtes en quête d'une 997 Carrera GTS rare (donc collectionnable…), faute de Bleu Riviera, sautez dans le premier train pour Paris !

**Le passage de Porsche KG en société anonyme (Porsche AG) entraîna le départ des membres de la famille Porsche (1972).*
*** Après deux années à Stuttgart, Porsche Design s'est installé à Zell am See (Autriche).*
**** C'était avant… la création de corner Porsche Exclusive Manufaktur sur le territoire français (Levallois et Antibes).*



photo 2

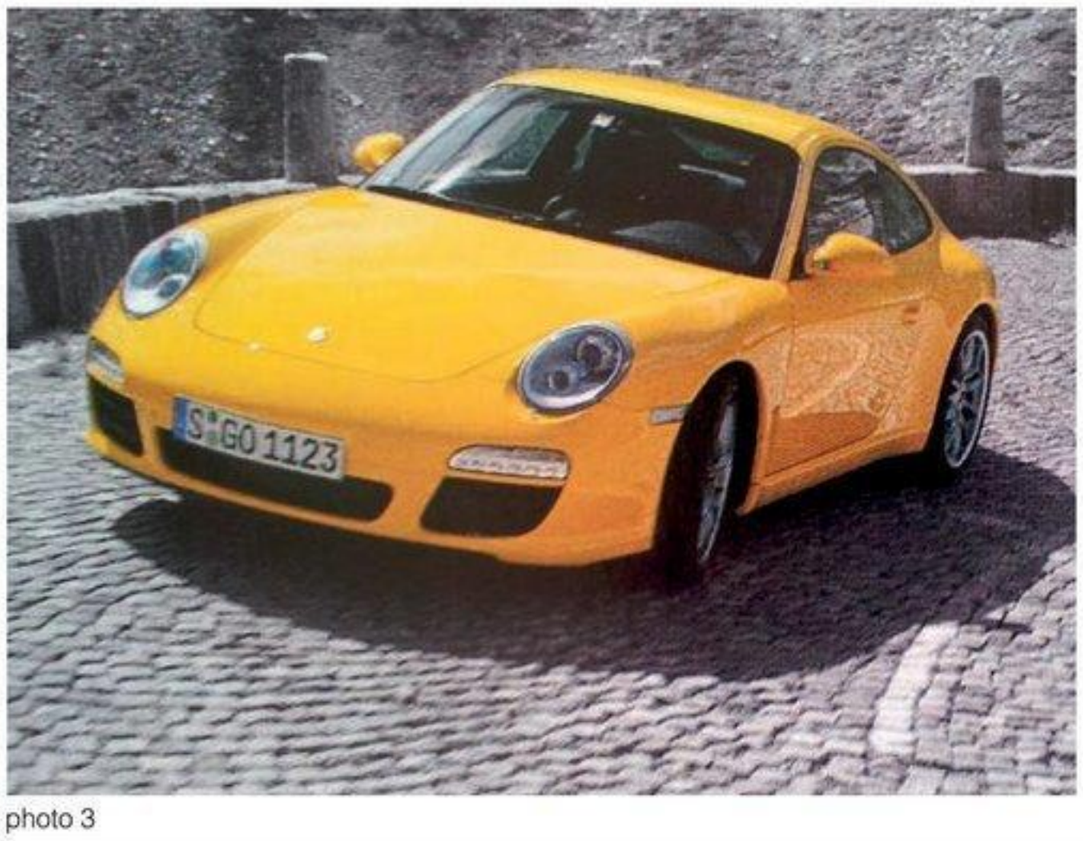


photo 3

EN BREF

JANTES
Nous avons vu que, de série, la GTS avait les jantes RS Spyder à écrou central. Une option gratuite permettait aussi d'avoir les jantes Carrera Sport proposées sur les S. Mais également peintes en noir. Petite particularité : ces jantes normales, à cinq écrous, étaient légèrement plus larges à l'arrière que celles de la S (11,5 contre 11), et habillaient ainsi un peu mieux les ailes larges, ce qui explique qu'elles aient été souvent choisies par les clients.

POIDS
Homologuée sans les sièges arrière, la GTS a le privilège de peser 5 kg de moins qu'une S, soit 1420 kg ! Absence en partie pénalisée par les ailes arrière plus larges, qui doivent forcément coûter un peu de poids supplémentaire.

PASM SPORT ET DIFFÉRENTIEL
Contrairement à ce qui a pu être écrit à l'époque, le différentiel arrière à glissement limité mécanique était bien une option (code 220), et ne faisait pas partie de la panoplie de série. Quand on choisissait l'option PASM sport (code P17), rabaissant le châssis de 10 mm supplémentaires (soit 20 mm au total), ce différentiel était inclus d'office. Bizarrement, qu'on prenne le différentiel tout seul ou avec le PASM sport, le prix était identique, soit 1136€.

CONSOMMATION
Porsche a beaucoup mis en avant, avec la GTS, le fait que les chevaux supplémentaires n'entrainaient aucun changement de consommation par rapport à une S. Soit 10,6 litres dans le cas d'une boîte méca, et 10,2 litres avec la PDK.

PACK SPORT CHRONO
Comme pour la S, le pack sport chrono est surtout intéressant quand on possède un modèle en boîte PDK. Car dans ce cas, les deux touches supplémentaires sport et sport plus prennent tout leur sens, proposant des gestions totalement différentes de la boîte. Entre autres, cela permet de s'offrir des launch control en mode sport plus. Le pack comprend aussi, bien sûr, le chrono sur le tableau de bord. A noter que les modes sport et sport plus modifient également le toucher de la pédale d'accélérateur, et repousse plus loin les seuils d'intervention du PSM (antipatinage)

LAUNCH CONTROL
Profitons de l'occasion pour rappeler que ce gadget bien amusant, apparu avec les 997 phase 2, uniquement avec la boîte PDK et le pack sport chrono, demande un petit mode d'emploi. Voiture arrêtée, levier de vitesse sur le mode D, bouton sport plus enclenché, vous bloquez la pédale de freins avec le pied gauche, et vous enfoncez la pédale d'accélérateur d'un coup sec. Elle va se réguler automatiquement sur le mode launch control, il ne vous reste plus qu'à lâcher le frein et à vous laisser catapulter en avant : elle va tout gérer elle-même. Façon de parler, en fait elle gère toute la partie motricité, n'oubliez pas de bien tenir le volant. Mais sur le sec, elle partira toujours droit, sans patiner.

22 !
Lorsque les GTS coupé et cabriolet sont sorties, cela portait à 22 le nombre de versions différentes de 997, un record absolu ! Qui sera ensuite battu, avec l'ajout de la Turbo S 918, des GTS coupé et cabriolet en version 4 roues motrices, et de la GT3 RS 4.0, soit 26 versions !

LA COTE
Elle continue de monter, et pas qu'un peu, puisque le coupé a gagné 3000€ cet été, se situant en moyenne à 82 500€ ! Au plus bas, en 2015, elle était à 73 500€ ! Une situation qui intrigue, même si nous avons vu, dans ce guide, ce modèle était plus rare qu'on ne l'imaginait, ce qui explique en partie la hausse. Reste à savoir jusqu'à quand se poursuivra ce mouvement de hausse des 997 en général, et des GTS en particulier. La roue tourne dans le bon sens pour le moment, mais ce qui est inquiétant, c'est l'absence objective de signification dans tout cela. D'où une certaine fragilité de la situation…

A LIRE... ET À RELIRE !
Voici la liste des sujets déjà parus dans Flat 6, ne concernant que la 997 Carrera GTS coupé. Pour info, l'essai complet a été réalisé dans notre n°243, mais avec un cabriolet. Puis dans le cadre du comparatif de notre n°245.
N°236 : Nouveauté
N°238 : Premier essai
N°242 : Carnet de voyage au Maroc
N°245 : Comparatif quelle ultime 997 acheter ?

LES PLUS
Sans doutes la meilleure 997 "normale"
Très bonne image
Rapport prix équipement à sa sortie
Cote en hausse

LES MOINS
Kit X51 décevant
Difficile à trouver
Echappement sport un peu aphone
Chère !

OPTIONS CHIFFRABLES
Il s'agit ici de la liste des options proposées en série sur la Carrera GTS, et disponibles dans le catalogue normal.

- Kit moteur X51, incluant échappement sport : 12 438€
- Jantes RS Spyder : 3 528€
- Jantes peintes en noir : 1 495€
- Bouclier avant Sport Design : 2 380€
- Sorties d'échappement sport : 777€
- Sièges sport : 807€
- Volant en alcantara : 765€
- Levier de vitesses et de frein à mains en alcantara : 1 303€
- Sièges arrière : gratuit
- Fonds de compteurs noirs : gratuit

Soit un total de 23 493€ !

OPTIONS NON CHIFFRABLES
Il s'agit ici d'éléments spécifiques à la GTS, avec des options non répertoriées par ailleurs.

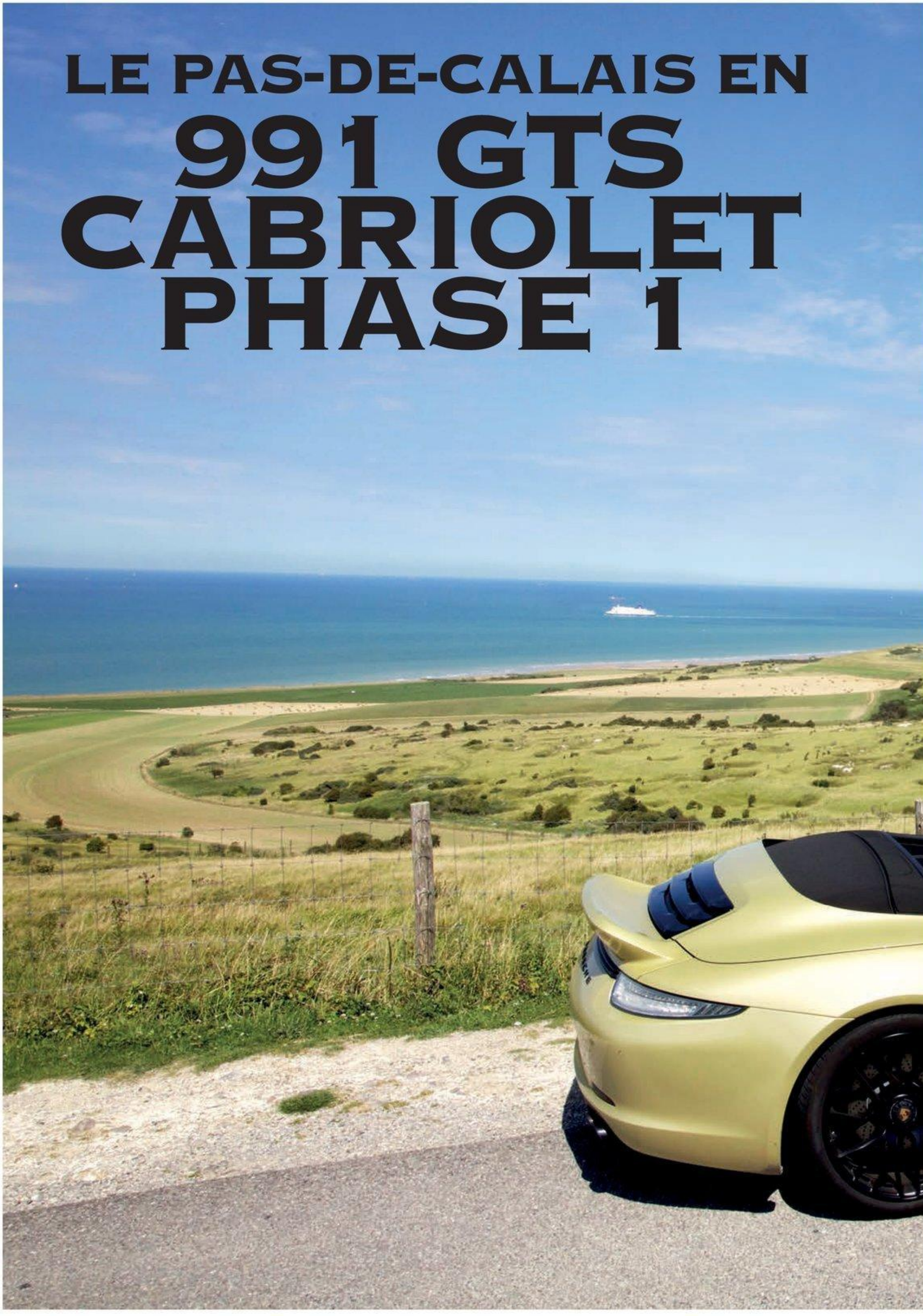
- Ailes arrière élargies de 44 mm
- Lame avant noire
- Jupes latérales spécifiques noires
- Bords de jantes chromés
- Inscriptions Carrera GTS sur les portes
- Finition noire entre les sorties d'échappement
- Bande centrale des sièges en alcantara
- Volant Sport Design
- Poignées et couvercles de rangements dans les contre-portes en alcantara

FICHE TECHNIQUE
Moteur : Type MA 101
Cylindrée : 3800 cm3
Puissance : 408 ch à 7300 t/mn
Couple : 420 Nm à 4200 t/mn
Boîte : type CG100, six rapports, mécanique (PDK en option)
Rapports de boîte :
1ère : 3,91
2ème : 2,32
3ème : 1,56
4ème : 1,28
5ème : 1,08
6ème : 0,88
Rapport de pont : 3,44
Puissance fiscale : 31 cv
Poids : 1420 kg
Exemplaires : 2656 (source non officielle, à confirmer)
Performances : 0 à 200 km/h en 14"8 (boîte méca). 306 km/h



Le nombre d'exemplaires produit est assez faible, ce qui explique aussi sa cote en hausse

LE PAS-DE-CALAIS EN 991 GTS CABRIOLET PHASE 1



BIENVENUE CHEZ LES CH'TIS ! SI LE FILM ÉPONYME A ESSENTIELLEMENT ÉTÉ TOURNÉ DANS LE DÉPARTEMENT DU NORD, LE PAS-DE-CALAIS N'EN EST PAS MOINS 100% CH'TI, LUI AUSSI, ET FIER DE L'ÊTRE. TRÈS HEUREUX DE VOUS LE FAIRE DÉCOUVRIR AUJOURD'HUI AU VOLANT D'UNE SUPERBE 991 GTS CABRIOLET PHASE 1 AVEC NOMBREUSES OPTIONS EXCLUSIVE !



KM 222

CARNET DE VOYAGE

Nous poursuivons ce mois-ci nos nouveaux carnets de voyage à la redécouverte de la France, département par département. Après la Corse et le Doubs, voici le Pas-de-Calais, région des Hauts de France ! Un département méconnu de la plupart d'entre vous, souffrant trop souvent d'une image négative, et qui est pourtant riche de quelques merveilles que je suis d'autant plus fier de vous faire découvrir qu'il s'agit de "min pays". Je n'ai jamais voulu le quitter parce que j'y suis bien, tout simplement. J'aime toute la France, j'adore la parcourir en long, en large et surtout en travers, mais je suis toujours content de rentrer là où je suis né. Sans jamais avoir été tenté par les sirènes du sud, malgré la différence de météo. Mais je ne suis pas là pour vous parler de moi, l'important aujourd'hui, c'est de vous faire découvrir ce département sous un jour nouveau, éclairé à la fois par le soleil et par la jolie couleur lime gold metallic (vert or métallisé) de cette 991 GTS Cabriolet.



Options multiples sur cet exemplaire passé chez Porsche Exclusive



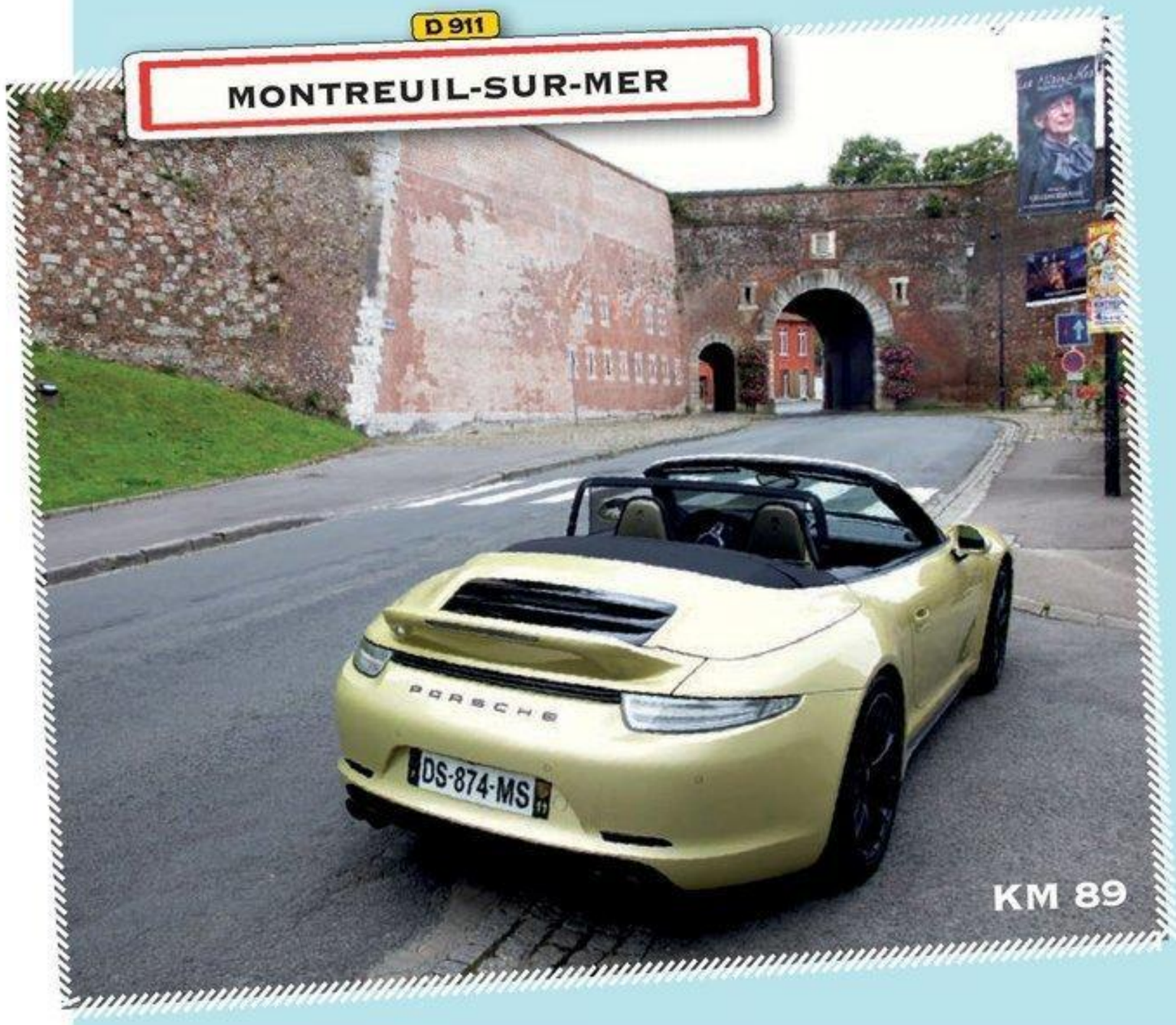


Jean m'avait contacté fin 2016 pour me proposer sa belle auto pour un carnet de voyage. Avec une telle couleur, et une si longue liste d'options, dont la plupart viennent du département Exclusive, elle avait de quoi se retrouver élue. Jean habitant Arras (Préfecture du département), elle serait donc désignée pour ce tour du Pas-de-Calais. Et puisqu'elle est déjà décapotée dans son garage, je démarre donc la journée, assez tôt le matin, sans fermer. Il fait doux, mais gris sur la Grand Place d'Arras, une vraie merveille, qu'il est impossible de photographier en une fois, puisqu'elle couvre à elle seule deux hectares ! Avec toutes ses petites maisons aux harmonieuses façades, elle ressemble à un décor de théâtre. Au fond, on devine le beffroi de l'hôtel de ville, qui se trouve sur une autre magnifique place, celle des Héros. Beffroi qui a été élu monument préféré des français en 2015, mais impossible de faire la photo sur la place, fermée à la circulation. Voilà déjà, en tout cas, une ville qui mérite à elle seule le détour, et pour plein d'autres raisons encore.
Notre belle 991 GTS semble un peu perdue dans tout cet espace, et je n'ose encore faire rugir son flat 6 à cette heure matinale. Il est temps de prendre la route !



Road-Book **D939, Saint Pol sur Ternoise**

J'en ai usé, du pneu, et des fonds de culotte, sur ce circuit ! Que de souvenirs ! Rendez-vous compte que ce petit circuit de 1,9 km existe depuis 1973 ! Autrefois on y disputait des courses de championnat de France dans plusieurs disciplines, mais il continue d'être très actif. J'y ai assisté à de nombreuses courses, j'y ai fait pas mal d'essais, et une école de pilotage, et même les sélections "Marlboro cherche son pilote", où j'avais eu la grande joie d'être sélectionné !
Bon, cette fois, je me suis contenté de faire une photo, je n'ai pas tourné ! Ce n'est pas l'envie qui m'en a manqué, mais respect pour la GTS de Jean. D'autant que pour arriver jusque là, la route principale ne présente aucun intérêt particulier : j'ai monté les vitres, et mis un peu de chauffage, sans oublier le filet anti remous. C'est qu'il fait encore un peu frais. A propos des vitres, les deux latérales de mon beau cabrio du jour sont fortement teintées. Chacun ses goûts, perso je n'aime pas trop, cela mange énormément de luminosité quand on est à l'intérieur, avec la constante impression qu'il va faire nuit ou qu'il va pleuvoir. Sinon, tout cool sur la grand route, j'ai apprécié l'immense confort de la GTS et son intérieur alcantara. On s'y sent bien !



Road-Book **D939, Hesdin, D113, Huby-Saint-Leu, Aubin St Vaast, Beaurainville**

N'y cherchez pas la mer, vous ne la trouveriez pas. La ville s'appelle ainsi parce qu'elle fut longtemps un port de commerce, les bateaux arrivant de la mer par la Canche. N'y cherchez pas non plus Jean Valjean, cela fait longtemps qu'il a quitté les lieux, mais un spectacle lui rend régulièrement honneur. En revanche, vous y trouverez une vieille ville charmante, et des remparts où il ne faut pas avoir le vertige, puisqu'on y marche sans aucune protection latérale !

Pour arriver jusque là, j'ai justement suivi la vallée de la Canche, avec une départementale comportant quelques enchainements de virages sympathiques, surtout en GTS, mais aussi beaucoup de villages, ce qui coupe toute velléité de trop faire le zèbre. Du coup, pour le moment, je continue de rouler cool, mais j'ai vite abandonné le mode normal de la PDK, lui préférant le mode sport, pour au moins deux raisons : il est plus réactif, d'une part, et il permet d'entendre un peu plus le son du moteur, surtout côté backfire, ces mini explosions produites au lever de pied. On ne se refait pas…

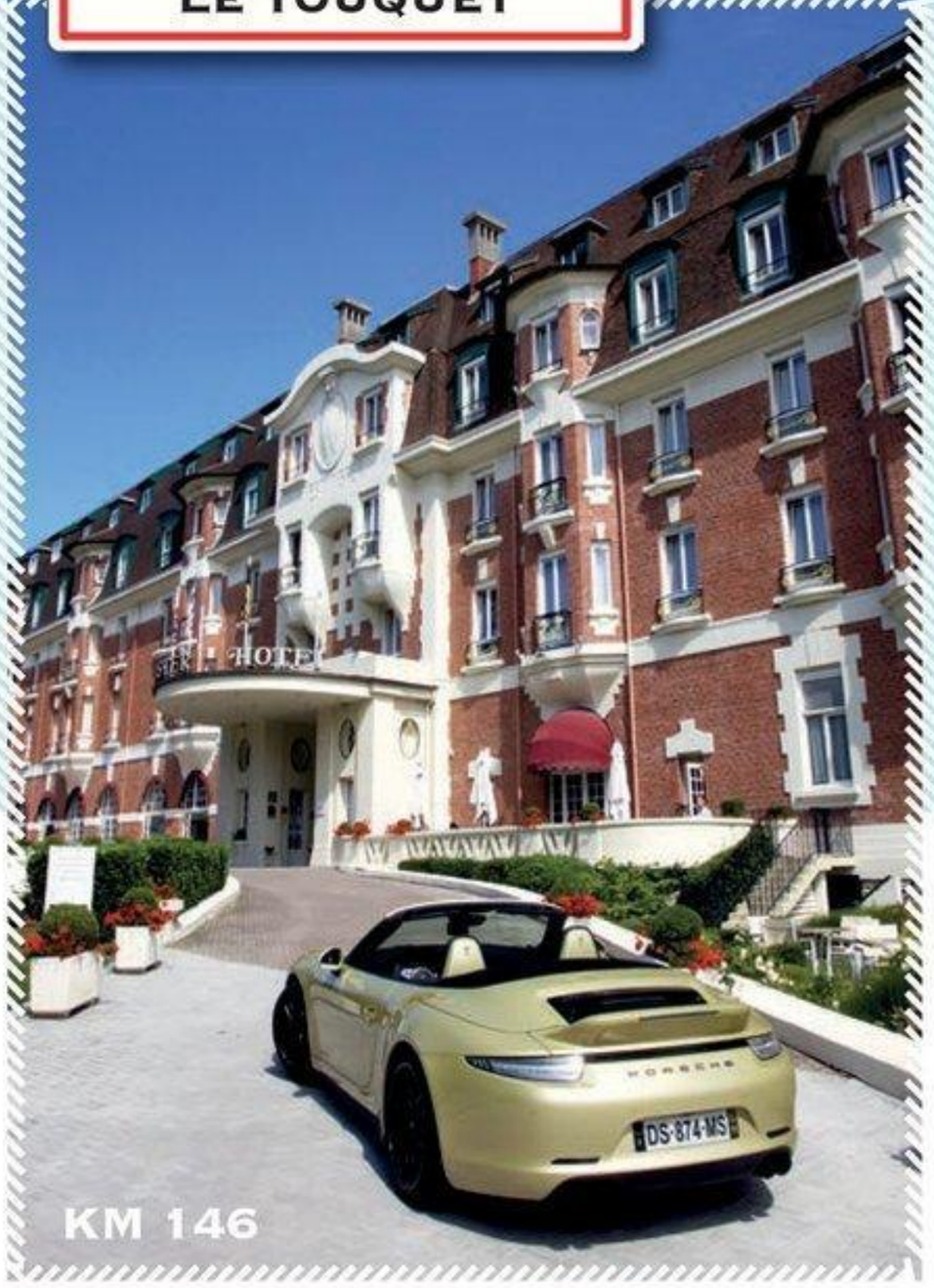


Road-Book **D127, Estreelles, Beussent, Parenty, D125, Séquières, Rolet, D901, D147, Cormont, D148**

Plus vous approchez de la Côte d'Opale, plus le paysage est fait de collines. Tout l'arrière pays de Boulogne-sur-Mer, entre autres, en est constitué, avec plein de petites routes amusantes et de beaux paysages. N'hésitez pas à vous y perdre, vous trouverez toujours des terrains de jeux, utilisés, entre autres, par le rallye du Touquet. Pour ma part, j'ai fait le crochet exprès, notamment en empruntant la ravissante vallée de la Course. Voilà qui permet à la GTS de commencer à vraiment s'exprimer, d'autant qu'il n'y a pas grand monde. Je reste le plus souvent en mode sport, parfait compromis pour rouler soutenu sans forcément sortir l'artillerie lourde. L'homogénéité de la GTS est parfaite, et il se confirme que cette version est vraiment la plus intéressante des 991. Très sportive sans être "tape-dur", capable de sortir du très lourd avec ses 430 ch, très musicale, et surtout remarquablement équipée (le sport plus, entre autres, est de série), elle est vraiment la reine des 991 phase 1 "normales".

D 911

LE TOUQUET



Road-Book **D113, Etaples, D939**

Changement de décor : nous voici sur la Côte d'Opale, dans sa partie la plus huppée. Le Touquet-Paris-Plage doit sa célébrité à ses belles villas, à sa grande plage, et à son petit côté station "jet set". Depuis que notre nouveau Président y possède une résidence familiale, il paraît qu'il y a encore plus de monde. En tout cas, j'ai droit à un beau bouchon pour y arriver, mais en même temps, les nuages se déchirent totalement, et un grand soleil m'accueille sur place. Pas facile, en revanche, d'y faire une photo représentative, je choisis donc l'emblématique hôtel Westminster. Ici, bien sûr, une Porsche est parfaitement à sa place, mais la "mienne" fait vraiment son effet, avec sa couleur vert or, qui explose d'un coup au soleil, et sa queue de canard, une option proposée chez Porsche Exclusive, évoquant bien sûr la fameuse RS 2.7. Peu d'exemplaires en sont équipés, ce qui renforce l'originalité de celle-ci. Elle ne passe pas inaperçue, mais c'est aussi le but. Faire plaisir à tous ceux qui aiment regarder les jolies voitures…

ET SI C'ÉTAIT LA VÔTRE ?

Vous avez envie de voir votre Porsche dans un carnet de voyage ? C'est tout simple, il suffit de nous écrire (mjoly@flat6editions.fr) avec deux ou trois photos de votre Porsche, et peut-être aurons-nous l'opportunité de l'emmener faire un beau voyage. L'occasion de la faire rouler, et de l'immortaliser pour la postérité!

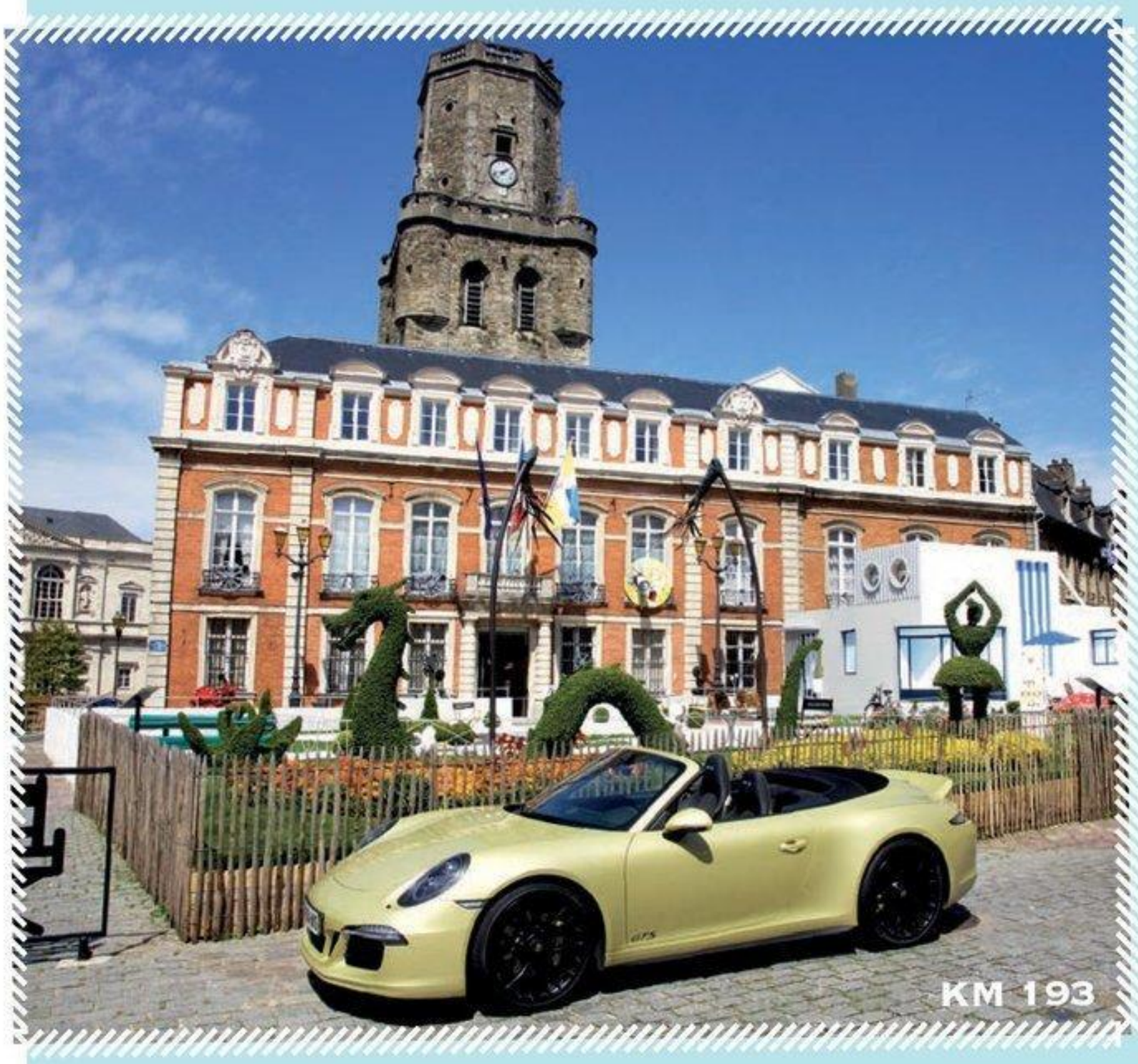


D 911

HARDELOT-PLAGE

Road-Book **D940, D119**

Le petit clin d'œil à la Ch'ti Classic s'imposait ! C'est ici qu'elle va établir ses quartiers les 9 et 10 septembre prochains. Un grand bonjour à toute l'équipe du club Porsche Tourcoing ! Et vous avez vu cette plage ? Que du sable fin, de la place, du soleil, une température idéale de 22 degrés, que du bonheur (au même moment, le sud était sous 40 degrès, les pauvres!) ! Tout au bout se trouve le village d'Equihen-Plage, avec ses petites habitations créées dans des "quilles renversées", d'anciens bateaux de pêche retournés. Elle est pas belle, la Côte d'Opale ? Oui bon, je sais, je ne suis pas objectif. En tout cas, la couleur vert or se marie à la perfection au paysage, vous ne trouvez pas ? Vous remarquerez aussi les feux arrière blancs, une option, et quelques éléments peints sur demande particulière auprès du Centre Porsche. Cette GTS est vraiment très personnalisée. Jean, son propriétaire, pense qu'il n'y a pas deux cabriolets GTS dans cette teinte, avis à ceux qui en auraient vu d'autres !



D 911

BOULOGNE-SUR-MER

Road-Book D119, Equihen-Plage

Incroyable, j'ai eu le temps d'aller manger une petite salade, sur le pouce, chez moi ! C'est bien la première fois que cela m'arrive au milieu d'un carnet de voyage ! Voici donc Boulogne-sur-Mer, la ville où je suis né, où j'ai grandi et à côté de laquelle je vis toujours. J'aurais pu vous en montrer plein de choses : ses remparts, complets, son château-musée, son port de pêche, ou son merveilleux Centre de la mer, Nausicaa, mais j'ai choisi de vous montrer le cœur de la vieille ville, la mairie et son beffroi, ainsi que son superbe jardin éphémère, une curiosité renouvelée chaque année sur un thème différent, avec beaucoup de talent et d'inventivité, par les services de la ville.

Là, sur la photo, vous ne voyez pas grand monde, mais c'est parce que je m'arrange toujours pour qu'il y en ait le moins possible. En réalité, il y a du monde, et la GTS intrigue et fait se lever bien des pouces. Comme nous le disons souvent, la couleur ajoute encore de l'impact, mais je vous rassure, ici comme ailleurs, les Porsche grises sont tout autant admirées…



D 911

WIMEREUX

Road-Book D940

C'est le début d'un parcours que je vous recommande chaudement ! La Côte d'Opale prend en effet toute sa valeur entre Boulogne-sur-Mer et Calais, par la route des deux caps (Gris Nez, et Blanc Nez), dont Wimereux est la première (jolie) station. Globalement, une trentaine de km d'une route magnifique, serpentant souvent le long de la mer, avec des vues superbes, à faire, si on le peut, dans les deux sens. C'est mon terrain de jeu préféré (enfin, pas en plein mois d'août, il y a bien trop de monde !), retenu depuis longtemps dans mon parcours d'essai, et utilisé chaque mois en hiver quand il s'agit de dégourdir les roues de Nemo, une fois par mois. Mon petit paradis, en quelque sorte, mais que je vous invite vraiment à découvrir. Je ne vais d'ailleurs pas me priver de vous en montrer tout de suite d'autres photos ! En Porsche, c'est un régal, je vous le promets !

D 911

TARDINGHEN



Road-Book **D 940, Ambleteuse, Audinghen**

Juste pour le plaisir, une autre vue de la Côte d'Opale, admirablement protégée au sein d'un parc naturel régional. Connaissant la route par cœur (je connais chaque virage par leur prénom), je viens encore de m'y faire un énorme plaisir dans un bel enchainement, avec le mode sport plus. Figurez-vous, c'est à en rire, que j'ai moi-même été saisi par le fait que ce mode me remette d'un coup en 1ère au moment d'accélérer, faisant ensuite chanter, hurler, le flat 6 dans toute sa splendeur ! Quelle musique ! Un vrai déchirement, on a l'impression que les tours n'en finissent pas de monter, que cela ne s'arrêtera jamais, c'est énorme, et c'est même violent ! Quand on vient de passer un bon moment à rouler cool et qu'on déclenche d'un coup la cavalerie en mode sport plus, on a l'impression que tous les feux de l'enfer se sont réveillés brutalement, vous faisant exploser les virages à la figure. Quelle auto !



D 911

CAP BLANC NEZ

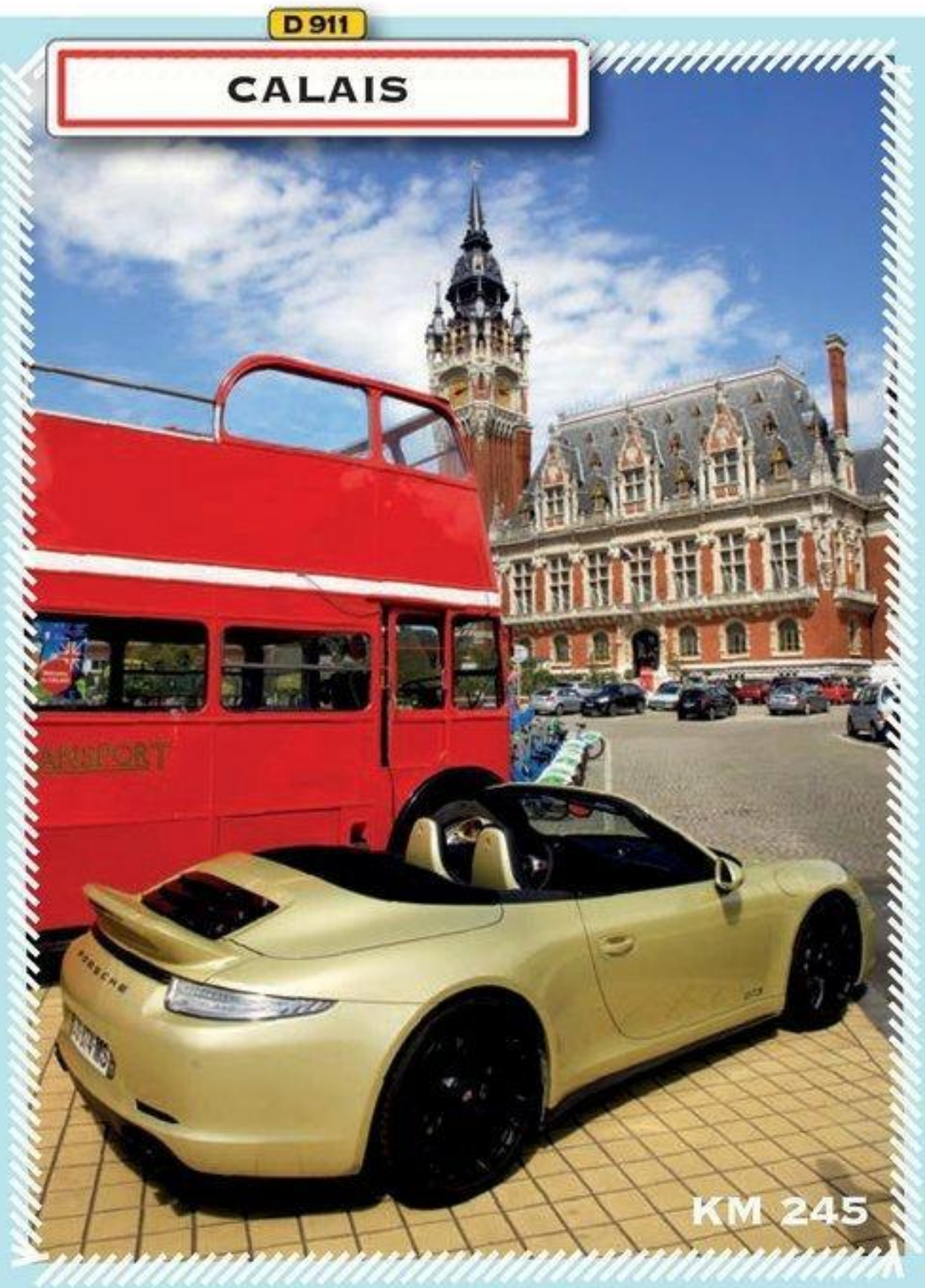
Road-Book **D940, Escalles**

Pour y monter, il y a une route façon course de côte, que j'adore ! Et tout là haut, grand spectacle : vue sur mer imprenable, et sur le cap Blanc Nez, qui porte ce nom parce que la falaise est toute blanche (contrairement au Gris Nez, où la falaise est grise). Et puis, surtout, même si ce n'est pas perceptible sur la photo, on aperçoit, tout au bout, les côtes d'Angleterre ! A cet endroit, il y a moins de 30 km entre les deux côtes, et quand il fait lumineux, on les voit très bien ! De chez moi, je les regarde souvent, y compris le soir, avec les lumières. Ce n'est pas un hasard si le tunnel sous la manche passe précisément à cet endroit.

J'ai en tout cas pu mesurer à nouveau la redoutable efficacité de la GTS, qui sait parfaitement gérer ses 430 ch, tout en offrant de vraies sensations, de toutes sortes. Mais ce qu'elle est capable de faire vous étonnera, à tel point qu'atteindre ses limites sur routes ouvertes est difficilement faisable. Plus sauvage qu'une S tout en l'étant bien moins qu'une GT3, elle se conduit très facilement, en toute sécurité, mais demande quand même du sang froid et de la maitrise si on lâche vraiment tout. La précision, la douceur de la direction, la qualité des trains, l'agilité générale, tout séduit !

D 911

CALAIS



Road-Book **D940, Sangatte**

Brutalement, après le cap Blanc Nez, on pénètre dans les Flandres, dans une immense plaine qui s'étend jusqu'aux Pays Bas et au-delà. C'est assez saisissant. Chaque fois que je reviens du Nord et que j'arrive à hauteur de Calais, je redécouvre avec plaisir "mes chères collines" comme disait Pagnol. Quant à Calais, cette ville mérite bien mieux que la mauvaise publicité qui lui a été faite avec le très délicat et complexe problème des migrants. C'est une cité vivante, avec quelques belles petites choses à découvrir, dont cet immense beffroi, qui domine la mairie de ses 75 m, ses bourgeois (de Rodin) et son musée de la dentelle. Très british, Calais ne rate pas une occasion de rappeler sa proximité avec l'Angleterre, comme en témoigne ce bus à étage. A côté duquel la 991 GTS ne dépareille pas, même si elle n'a rien de british !

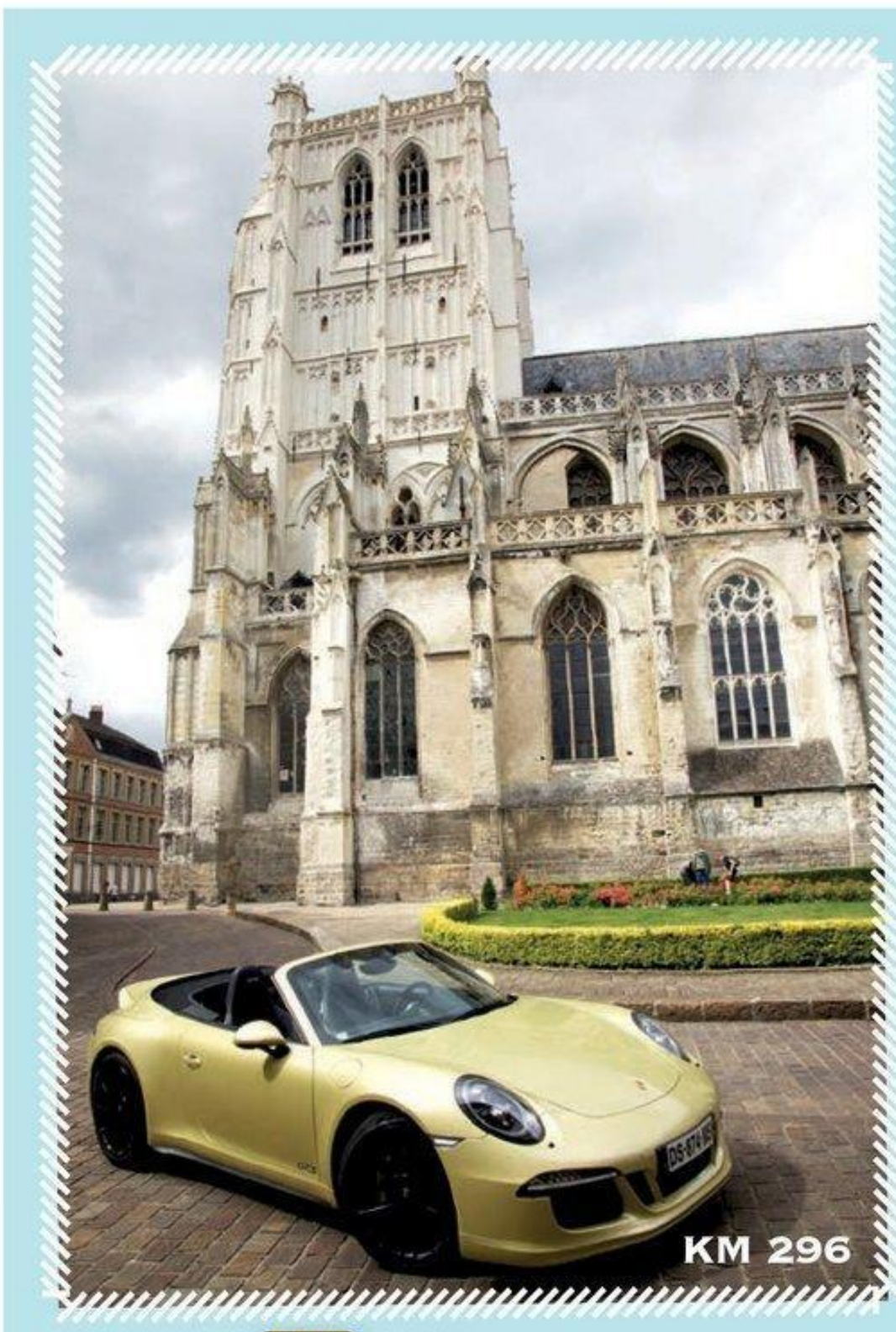
D 911

LA COUPOLE



Road-Book **D928, Helfaut**

Les loisirs, la balade, c'est aussi la culture. Et la culture passe forcément par l'histoire, y compris dans ce qu'elle a de plus cruel. Le site de lancement des fusées V2, situé dans cet énorme blockhaus en forme de coupole, est devenu un musée, remarquablement constitué, permettant de ne pas oublier les horreurs de la guerre et d'en faire un lieu de mémoire. C'est juste à côté de Saint Omer, peu de routes, donc, juste un indispensable hommage…



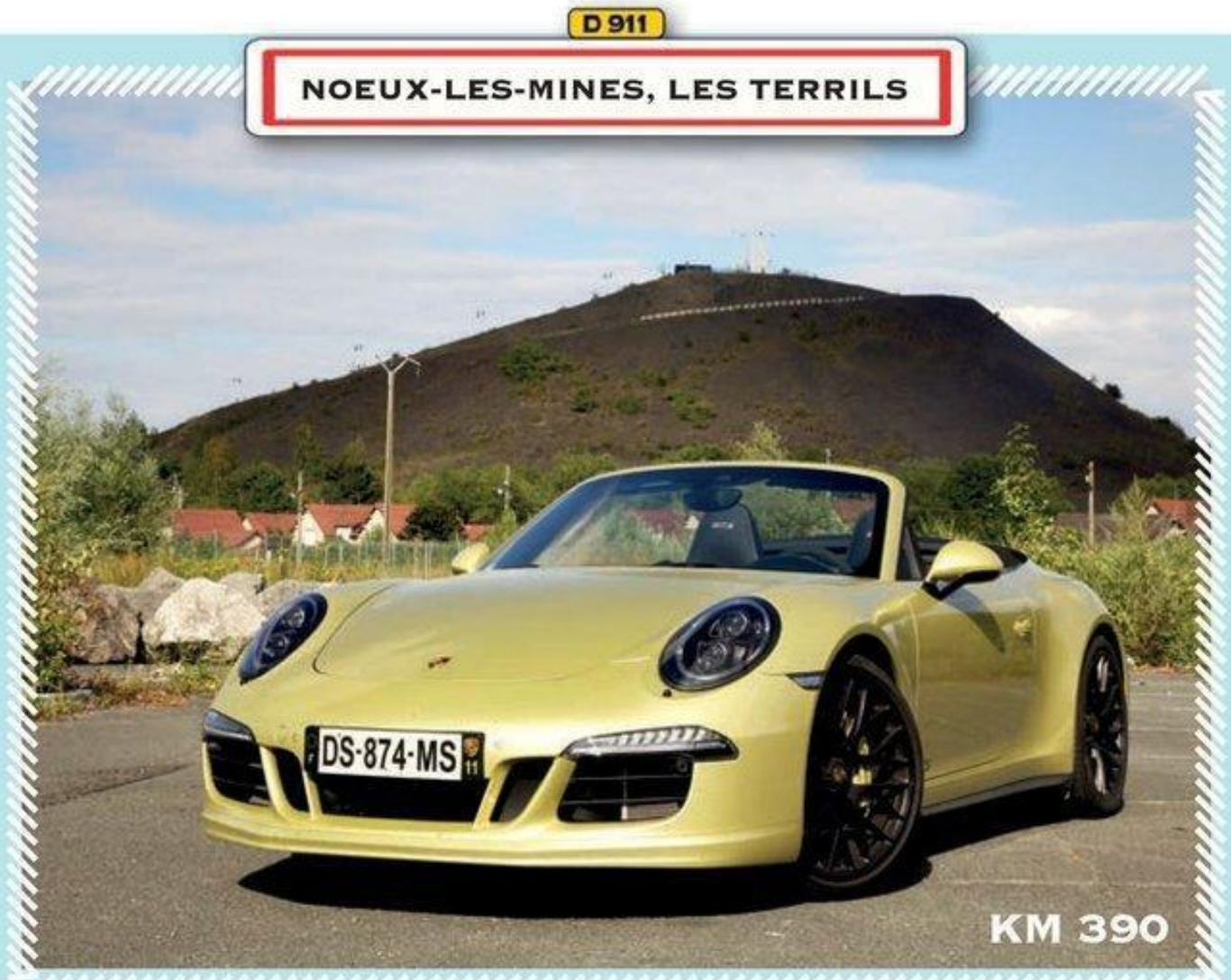
D 911

SAINT OMER

Road-Book **A26, D942**

N'ayant qu'une journée pour tout faire, j'ai pris le chemin le plus rapide, l'autoroute donc, pour atteindre Saint Omer, autre ville riche en patrimoine, dont cette superbe cathédrale. Mais vous pouvez aussi venir par des départementales, par Audruicq entre autres, longeant canaux et marais. Je m'aperçois d'ailleurs, en faisant ce carnet dans mon département, qu'il est impossible de tout montrer. Je connais de multiples petites routes et petits villages adorables que j'aurais aussi voulu vous faire découvrir, mais impossible. Restons-en aux règles imposées : montrer les plus beaux sites, ceux entre une et trois étoiles sur le guide vert Michelin. Tiens, au fait, le ciel s'est couvert dès que j'ai quitté le bord de mer ! C'est fréquent ici, la côte a son propre climat, souvent différent de l'intérieur des terres. Des fois, c'est l'inverse, il fait beau à l'intérieur, gris sur la côte. Mais le plus souvent, c'est sur la côte qu'il fait beau ! Je plaisante…

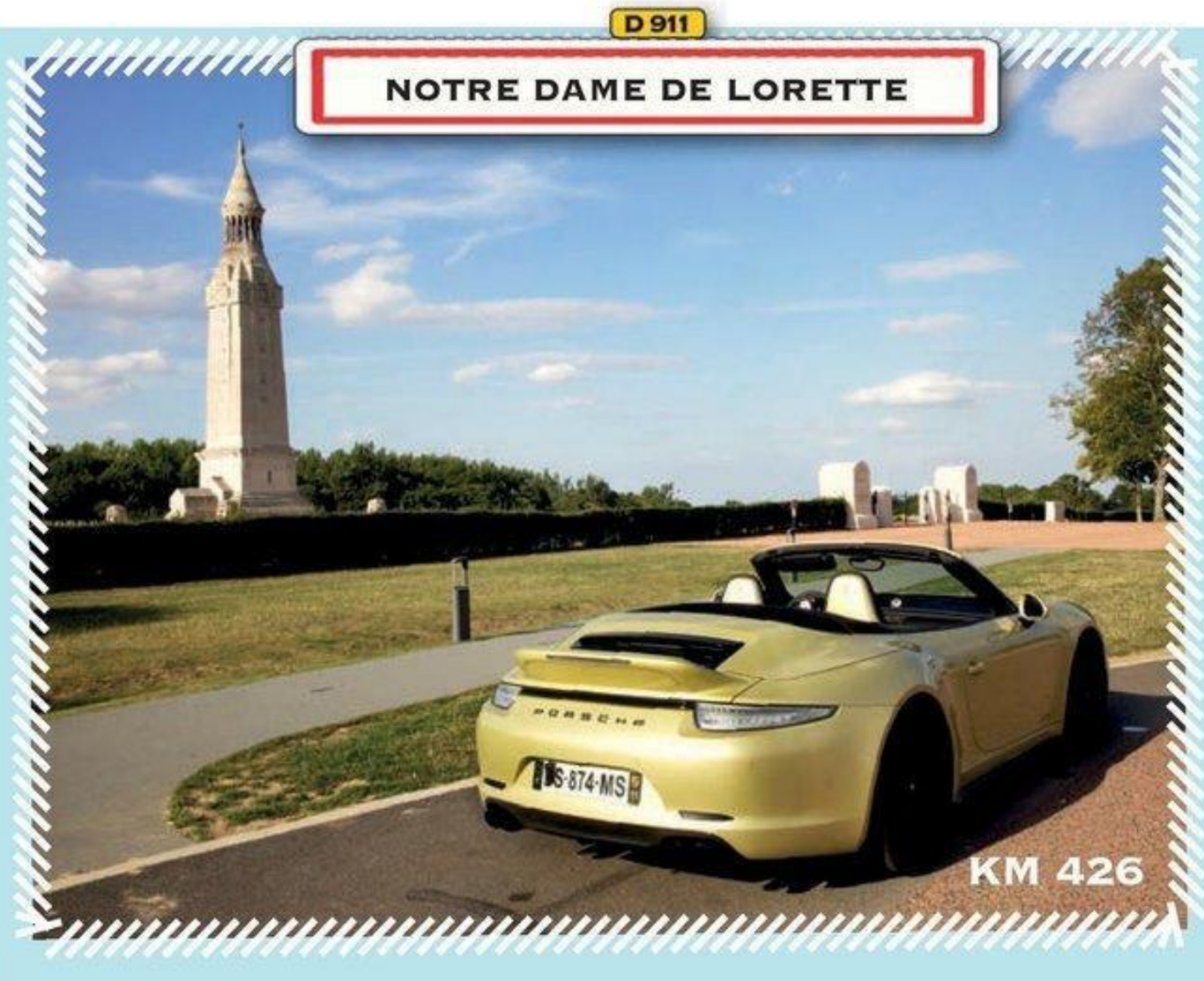
Sur l'autoroute, en tout cas, toujours décapotée, la 991 est souveraine. Bien calée sur son régulateur de vitesse (que je trouve toujours trop lent à la reprise), elle trace son chemin sans sourciller, dans un ronronnement flatteur. En douceur…



Road-Book D198, Inghem, Thérouanne, D157, Coyecques, D92, Reclinghem, Beaumetz les Aire, Laires, Palfart, Fiefs, D92 E, Heuchin, D71, Equirre, D94, Le petit Anvin, D70, Eps, Pernes, D916, A26, Béthune, D937

Nous voici dans une toute autre partie du Pas-de-Calais, celle qui est un peu l'image la plus connue du département, les mines, les terrils, les cités minières, réputées tristes et sales. Quelle fausse idée, une fois de plus ! Certes, nous ne sommes pas ici dans la partie la plus sexy du département, mais elle fourmille aujourd'hui de mille et une activités et de villes intéressantes à visiter, dont Béthune, avec sa si jolie place centrale. J'ai voulu y faire une photo, mais impossible. Je vous recommande pourtant cette ville. Et les parcours de visites autour des vestiges de l'époque minière, dont ce terril, à Noeux-les-Mines, transformé depuis déjà un bon moment en piste de ski !

Pour arriver jusque là, comme vous le voyez dans mon road-book, je me suis offert un parcours de petites routes, voire de toutes petites routes, avec certaines parties vraiment intéressantes. Je m'y suis régalé, en tout cas, au volant de la 991 GTS Cabriolet de Jean. Avec prudence, car nous sommes en pleine période des moissons, les tracteurs et moissonneuses batteuses étaient donc très nombreux, mais entre deux, plein de petits endroits où j'ai pu faire exploser les 430 ch et me donner l'impression d'être au volant d'une voiture de course, tant le son est démoniaque. Quel contraste avec ces voitures électriques qu'on risque, un jour ou l'autre, de nous imposer. Mais tant qu'on pourra rouler dans des Porsche comme celle-ci, la vie sera belle !



Road-Book D937, A21, Lens, A21, D937

Encore un lieu de mémoire, et pas des moindres. Ici, depuis 1925, a été érigée une basilique et une tour, sur un lieu de souffrance de la guerre 14-18. Et surtout, depuis 2014, un impressionnant anneau de la mémoire, où sont écrits les 580 000 noms des soldats morts dans le Nord-Pas-de-Calais, toutes nationalités confondues. Très émouvant. Là aussi, comme pour la coupole, je me garderai bien de tout commentaire sur notre Porsche. Sachez aussi, ce qui ne gâche rien, que la vue sur la région, depuis la colline où sont érigés les monuments, est splendide.

En revanche, n'hésitez surtout pas à passer par Lens. Comme à Béthune, je n'ai pas pu y faire de photo, mais le musée Louvre-Lens est devenu rapidement un incontournable. Rappelons que le Louvre vient y exposer toute une partie de sa collection, dans une mise en scène chronologique saisissante.

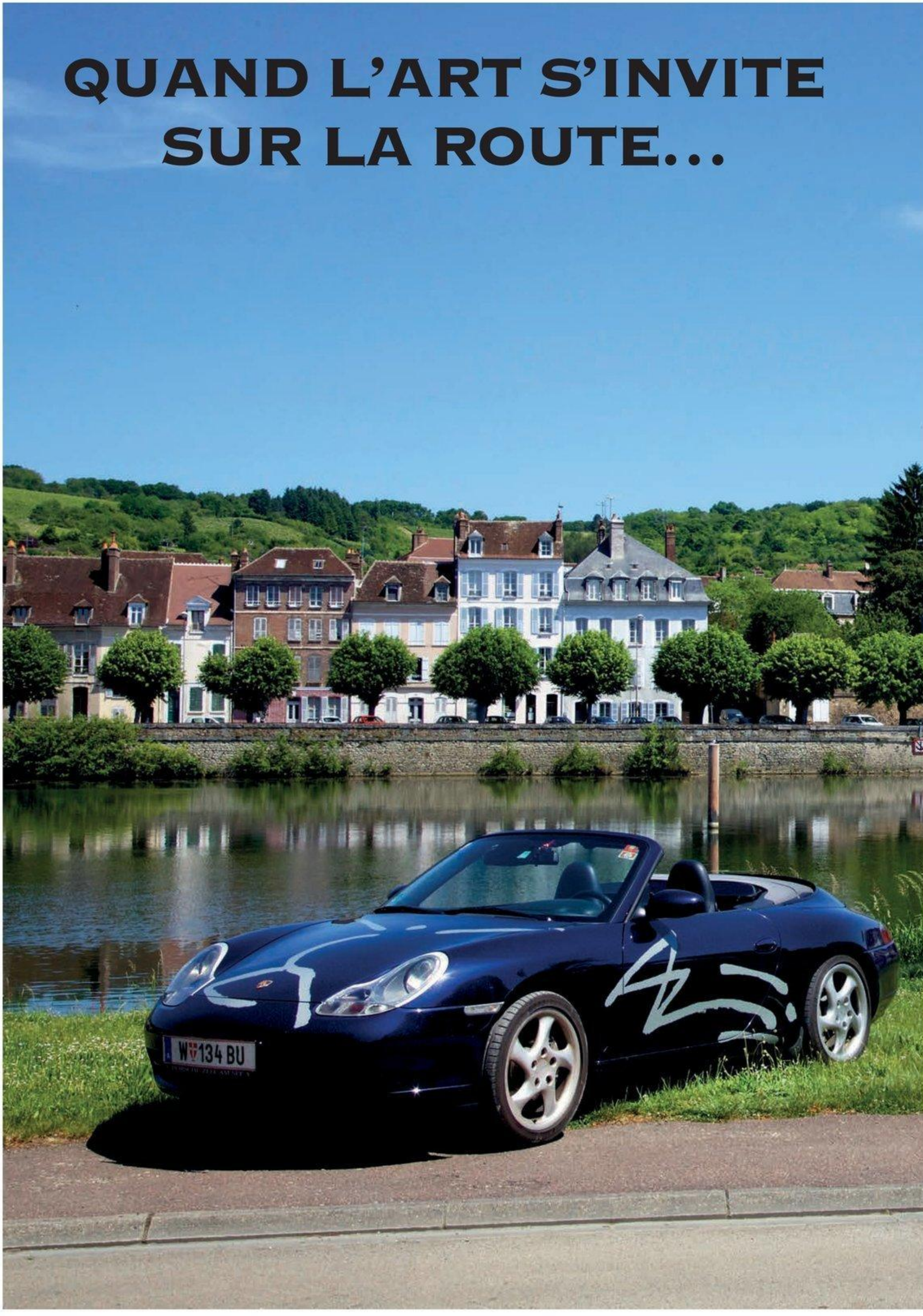


Road-Book D937

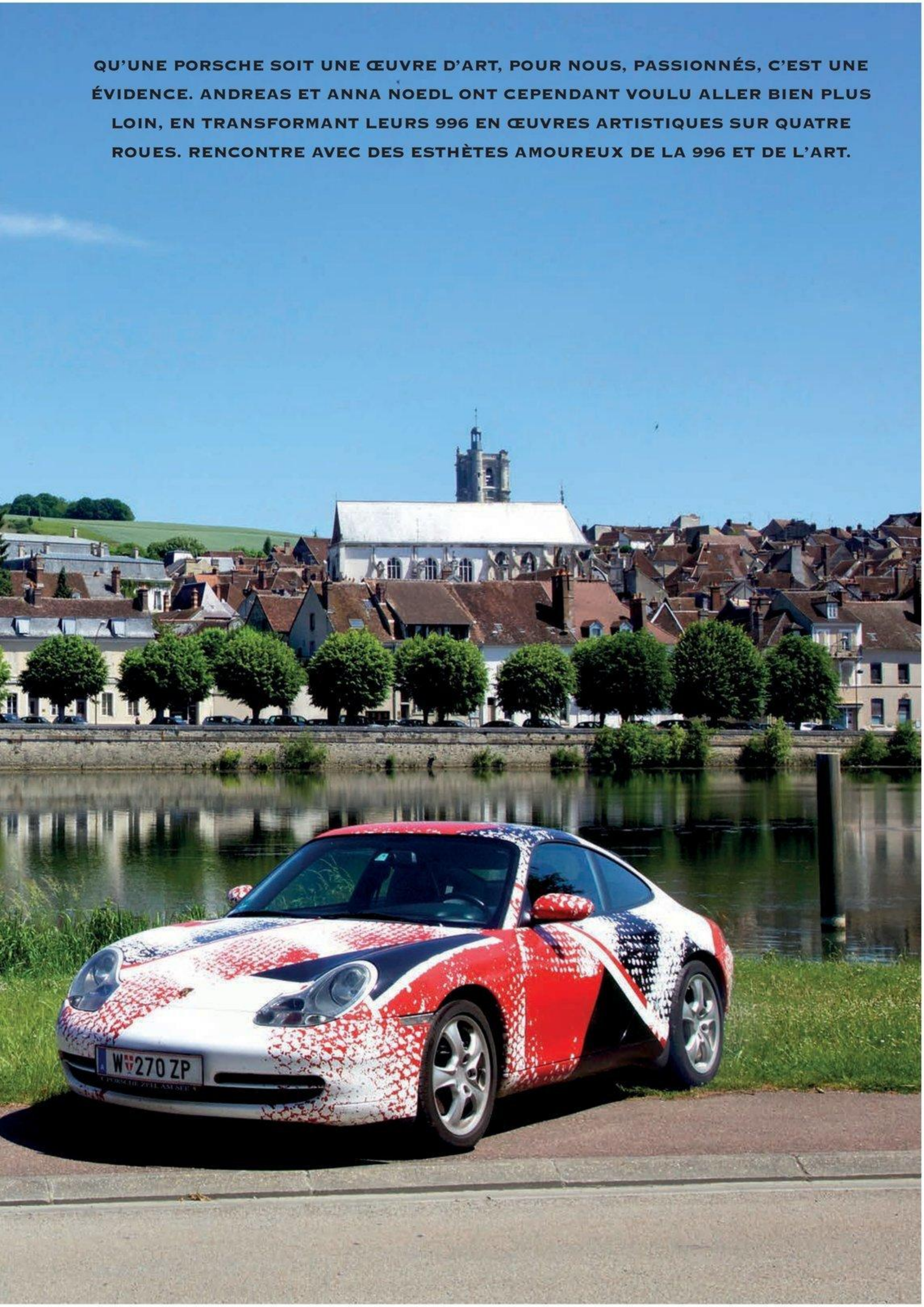
Et voilà, retour à la case départ ! J'ai consommé 14,3 litres sur l'ensemble de mon périple, pourtant majoritairement accompli sur un rythme cool, mais avec beaucoup d'agglomérations et d'arrêts. J'espère vraiment que vous avez aimé mon beau département du Pas-de-Calais et que vous aurez envie de le voir ! Hé, les parisiens, c'est à moins de deux heures de chez vous, qu'attendez-vous pour venir y passer un week-end ? Et puis, venez avec votre Porsche, vous serez bienvenus… chez les ch'tis ! Mouahaha, elle était facile celle-ci !

Quant à la 991 GTS cabriolet, que dire ? Honnêtement, si je devais en acheter une, en phase 1, ce serait celle-ci ! Elle a tout pour elle ! Belle, très performante, très musicale, dotée d'un comportement de vraie sportive, offrant du confort et de la pureté, elle a tout pour elle. Merci Jean pour cette belle journée !

QUAND L'ART S'INVITE SUR LA ROUTE...

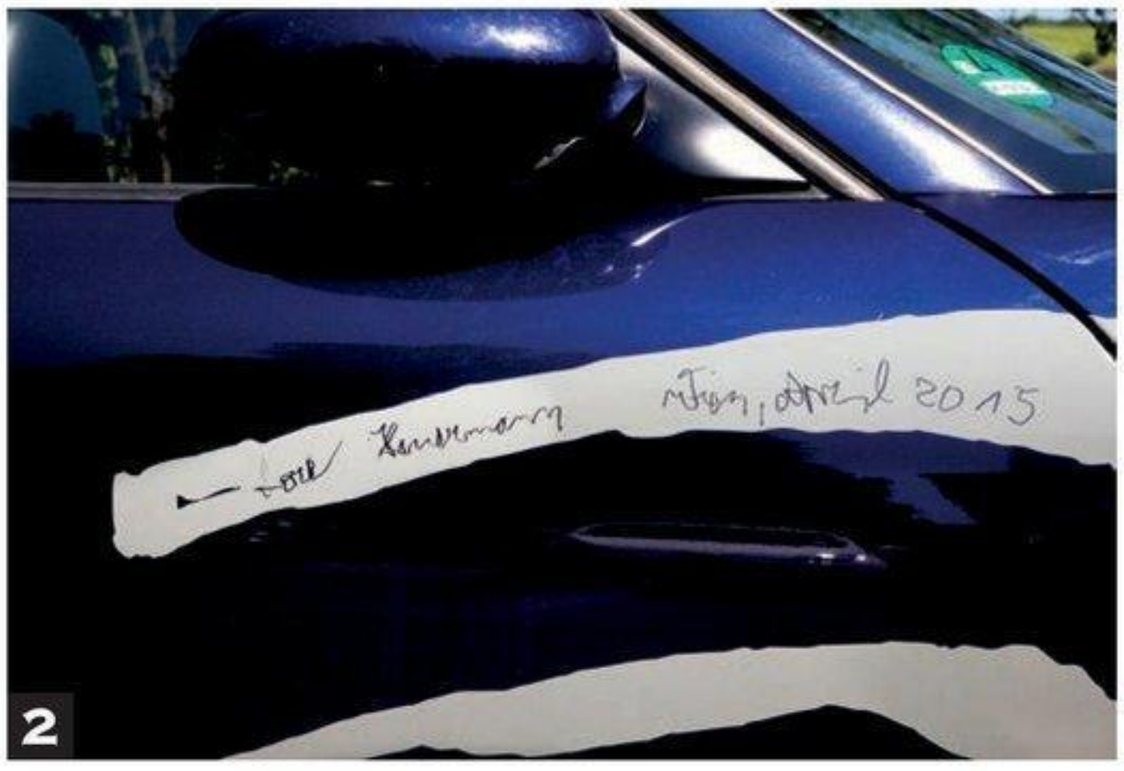


QU'UNE PORSCHE SOIT UNE ŒUVRE D'ART, POUR NOUS, PASSIONNÉS, C'EST UNE ÉVIDENCE. ANDREAS ET ANNA NOEDL ONT CEPENDANT VOULU ALLER BIEN PLUS LOIN, EN TRANSFORMANT LEURS 996 EN ŒUVRES ARTISTIQUES SUR QUATRE ROUES. RENCONTRE AVEC DES ESTHÈTES AMOUREUX DE LA 996 ET DE L'ART.

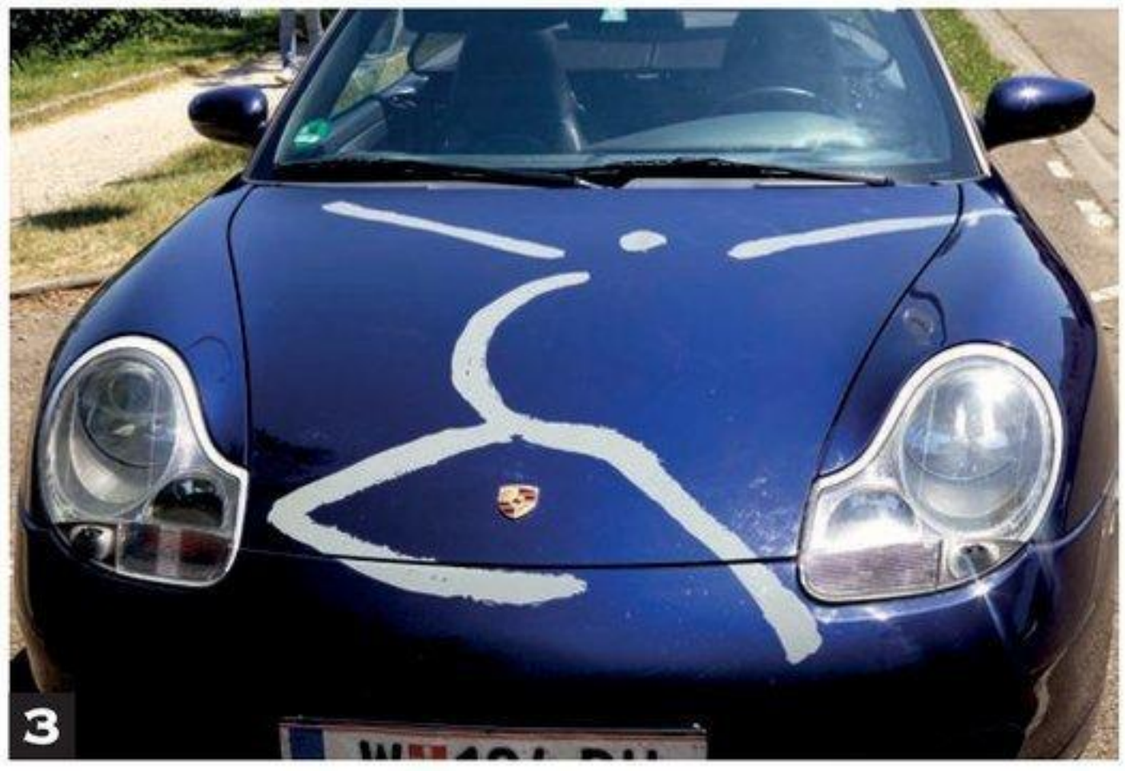




1



2


3

Ils sont viennois. De Vienne, en Autriche. Là-bas, l'art tient une grande place, et on y cultive passionnément tout ce qui tourne autour de la grande musique, de la peinture, de la littérature, de la culture en général. Andreas et Anna Noedl nous ont contactés voici quelques mois, en nous envoyant des photos de leurs deux 996, deux Carrera 4 phase 1, l'une coupé l'autre cabriolet. Et en nous annonçant qu'ils allaient passer quelques jours de vacances en France avec. Pourquoi pas une rencontre ? Celle-ci s'est faite par une belle journée d'été, à Joigny, dans l'Yonne.

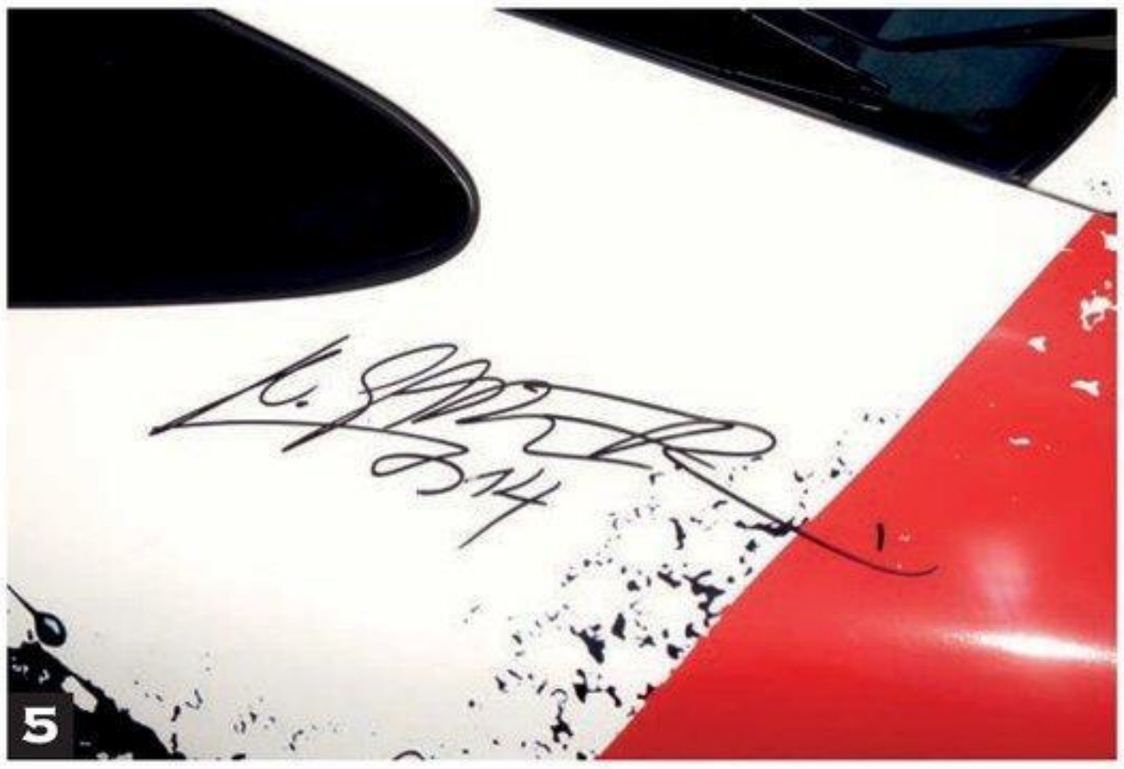
Et je n'ai pas regretté le déplacement ! Car Andreas et Anna n'ont rien fait au hasard, ni dans l'achat des deux Porsche, ni dans la réalisation des œuvres, forcément éphémères… Il y a en eux de la passion, à tous les niveaux… Une passion que nous allons maintenant vous faire partager, et qui, vous allez le voir, rend ses véritables lettres de noblesse à la génération 996.

LA 996 SUPPORT IDÉAL

Pour Andreas Noedl, rouler en Porsche est un rêve d'enfant. Jusque là, rien d'exceptionnel, c'est notre cas à tous. Sauf que pour lui, arrivé à l'âge adulte, il est vite devenu évident que ce goût pour les Porsche ne pouvait que s'associer à la grande passion de sa vie : le monde des arts. Avec un faible, entre autres, pour les deux grands artistes viennois que sont Klimt et Schiele, particulièrement mis en valeur au musée Léopold. Pas étonnant qu'Andreas en soit un des administrateurs. Avocat de son métier, spécialisé dans le monde des arts, sa passion pour les Porsche ne pouvait que s'associer avec celle de la peinture, mais aussi de l'architecture. *"J'ai toujours aimé les Porsche,* nous explique-t-il, *particulièrement la première 911. Et j'ai toujours été très attaché au travail créatif des designers de la marque. J'aime particulièrement le parcours d'Harm Lagaay. Et j'ai complètement adhéré à sa vision de la 911 à travers la 996. Quand je la regarde, je vois des S partout, elle a une forme elliptique, avec une alternance de convexe et de concave. Je trouve que c'est celle qui respecte le plus les formes initiales de la 911, ne serait-ce que dans ses dimensions. Avec cette fameuse notion de forme et de fonction, chère à Ferry Porsche. Avant d'acheter ces 996, j'ai d'abord eu des Coccinelles, que j'aime beaucoup également. Nous en avons d'ailleurs toujours deux. Et nous avons aussi deux BMW E36, en coupé et en cabriolet, rouges. Là aussi, ce n'est pas un hasard : cette BMW a été*



4



5



6

dessinée par Klaus Luthe, qui a créé la fameuse NSU RO 80, puis la première Audi 100. Je ne peux pas aimer une voiture si je n'y associe pas ceux qui l'ont dessinée et créée."

En 2010, il achète donc sa première Porsche, une 996 Carrera 4 coupé phase 1, rouge. Trouvée sur le net, avec 55 000 km, du côté de Zell am See, ville chère à la famille Porsche. *"Je voulais une 996 pour les raisons que je vous ai expliquées, mais aussi parce que j'aime l'idée que ce soit la première 911 refroidie par eau. Je suis un puriste du style, mais moins de la mécanique. De plus, je voulais une Carrera 4, dont j'apprécie particulièrement le comportement."*

Deux ans plus tard, se promenant avec son épouse Anna sur l'île de Sylt, au nord de Hambourg, ils tombent sur un cabriolet 996 bleu, capote bleue. Coup de foudre : *"Il y a là-bas une lumière particulière,* m'explique Anna, *avec un ciel très bleu, et en voyant cette Porsche dans cet environnement, j'ai vraiment adoré, au point de vouloir la même, avec une capote bleue ou grise. Andreas m'a dit : si on en trouve une, on l'achète !"* Il ne fallut pas très longtemps pour la trouver, là aussi en Carrera 4, mais en Tiptronic. Avec 68 000 km. Tout était en place pour la suite de l'aventure.

LA TRANSFORMATION

Graduellement, Andreas et Anna en sont venus à transformer leurs 996 en œuvres d'art éphémères. Par la magie du covering, tout était possible. Pour le coupé, Andreas a fait appel à l'artiste Joachim Lothar Gartner, qui était alors le Président de la Künstlerhaus de Vienne, un important centre

1 Le travail réalisé sur le cabriolet par l'artiste-femme Lore Heuermann est beaucoup plus minimaliste

2 Comme toute œuvre d'art, celle-ci est signée…

3 En s'approchant, on comprend que le dessin représente une femme allongée

4 Une œuvre abstraite, créée par l'artiste autrichien Joachim Lothar Gartner

5 Signature de l'artiste, là aussi

6 Arbres et feuilles, très stylisés


1


2


3

d'exposition de la capitale autrichienne, mais aussi une association très dynamique de promotion des artistes de la ville. Dont Andreas est un membre très actif. Il lui a donc confié la tâche de réaliser un dessin pour sa 996. L'artiste est parti dans une représentation très abstraite de la nature, composant un ensemble d'arbres et de feuilles. D'abord en dessin, puis en maquette, puis sur ordinateur, afin de confier le tout à un spécialiste du covering, Gradinger. *"Ce n'était pas facile,* raconte Andreas, *de transposer une œuvre sur un support en trois dimensions. C'est la 1ère fois que Joachim Lothar Gartner réalisait ce type d'œuvres, et c'est la première fois que Gradinger avait à transposer ce genre de travail. J'aime à penser que nous avons servi à l'évolution d'une œuvre. L'artiste avait carte blanche, je voulais simplement qu'il respecte les formes créées par Harm Lagaay."*

Pour le cabriolet, c'est à une artiste, Lore Heuermann, spécialiste en art éphémère, que Anna confie sa Porsche. Une artiste aimant dessiner et peindre là où une œuvre ne restera pas, même si elle conserve tous ses dessins originaux. Elle crée à l'occasion une œuvre minimaliste, qui, au premier regard, ressemble presque à des hiéroglyphes. Mais si on prend le temps de bien regarder, surtout vu du dessus, on y voit la forme d'une femme allongée… Anna est très heureuse du résultat : *"Nous tenions, dans les deux cas, à préserver l'esprit Porsche, et à en prolonger les formes, déjà artistiques en soi, en véritables œuvres d'art. Quoi de mieux qu'une 911 pour servir de support à une œuvre d'art ?"* La passion d'Andreas et Anna est communicative. Ils se sont rencontrés voici 30 ans alors qu'ils roulaient tous les deux en Coccinelle. Jamais ils n'auraient imaginé, à l'époque, qu'ils iraient un jour en vacances en France avec deux 911 transformées en tableaux, accompagnés de leurs deux enfants… Qui ont hérité de leur intérêt pour le monde des arts, et qui sont tous deux accrocs de ces deux Porsche. *"Ce qui nous a vraiment passionné,* ajoute Andreas, *c'est tout le processus de création et de conception. Ce fut un challenge pour les deux artistes. Vous comprenez, acheter de l'art, c'est facile, c'est le créer qui est difficile ! C'est pourquoi nous sommes heureux du résultat, et je suis content que le coupé, qui a été exposé deux fois à Vienne, ait eu beaucoup de succès. Mais la suite nous excite tout autant ! Notre cabriolet Coccinelle va également être transformé, avec une œuvre tout en dentelles. Et nous pensons déjà à ce que nous ferons ensuite sur nos 996. Ces oeuvres sont éphémères, c'est ce qui participe à leur beauté. Un jour proche, nous retirerons ce qui a été fait, pour créer autre chose."*

Peut-être les avez-vous croisées, ces deux 996, en juin dernier, lors de leur petit périple français. Et comme ce fut le cas pour la plupart de ceux qui les ont vues, vos réactions sont sûrement passées de l'étonnement à l'admiration. En tout cas surtout pas à l'indifférence. Si la première "fonction" de l'art est d'abord d'émouvoir, son rôle est aussi d'interpeller. Gageons que nos deux "art cars" autrichiennes ont totalement rempli cette double mission !

1 Il s'agit de deux Carrera 4, mais seul le coupé en a gardé les jantes spécifiques en 17"

2 Andreas et Anna Noedl, unis dans une double passion

3 Il fallait que cela soit accompli sur des 996, la 911 préférée du couple Noedl

24ème PARADIS PORSCHE DE SAINT-TROPEZ
DU 13 AU 15 OCTOBRE 2017

ORGANISÉ PAR LE PORSCHE CLUB MEDITERRANEE

Ce 24éme Porsche Paradise « In Blue » vous propose deux thèmes : La nuance Bleue dans toutes ses déclinaisons et un hommage à « La Femme » indissociable de l'image de Saint-Tropez et de l'histoire de Porsche

Rêver, s'émouvoir et partager pendant la journée.
Se détendre, sourire et danser durant les soirées.

Oubliez la vie terrestre le temps d'un week-end. Venez nous rejoindre au Paradis...



Vendredi 13 octobre

- Ouverture du 24ème Paradis Porsche chez « STEFANO FOREVER », plage de Pampelonne. Dîner- Spectacle saison 2017, suivi d'une soirée dansante…

Samedi 14 octobre

- Séances de roulage sur le circuit du Luc en Provence (9 h à 12h et 14 h à 17 h 30).
- Rallye photos à la découverte de l'arrière-pays Varois. (Nouveau parcours).
- Cocktail dînatoire aux « CAVES DU ROY », la discothèque de l'hôtel BYBLOS***** qui fête ses 50 ans.

Ce haut lieu des « Nuits Tropéziennes » vous accueille dans un tout nouveau décor.
Ou
- Dîner spectacle chez « STEFANO FOREVER », plage de Pampelonne, suivi d'une soirée dansante.

Dimanche 15 octobre

- Escapade nautique autour de la presqu'ile de Saint-Tropez.
- Concours d'Etat sur le parc du Paradis Porsche (Nouvelle formule).
- Remise des prix. De nombreux cadeaux, dont une superbe montre offerte par notre partenaire « Porsche Design Timepieces », tirée au sort parmi tous les participants… (Nouvel horaire)
- Apéritif offert par la Municipalité.
- Parade du PARADIS PORSCHE sur le port de Saint-Tropez.
- Clôture du 24ème Paradis Porsche aux « CAVES DU ROY » (Cocktail dinatoire) suivi d'une soirée dansante jusqu'au bout de la nuit…

Inscriptions sur le site : www.mediterranee-porscheclub.fr

sous forme de packs, dans un premier temps, à partir du 24 juillet 2017. Dès le 4 septembre, un bulletin sera mis en ligne avec le Parc seul et les options libres de choix, dans la mesure des places encore disponibles.

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO

PORSCHE ET LEVALLOIS

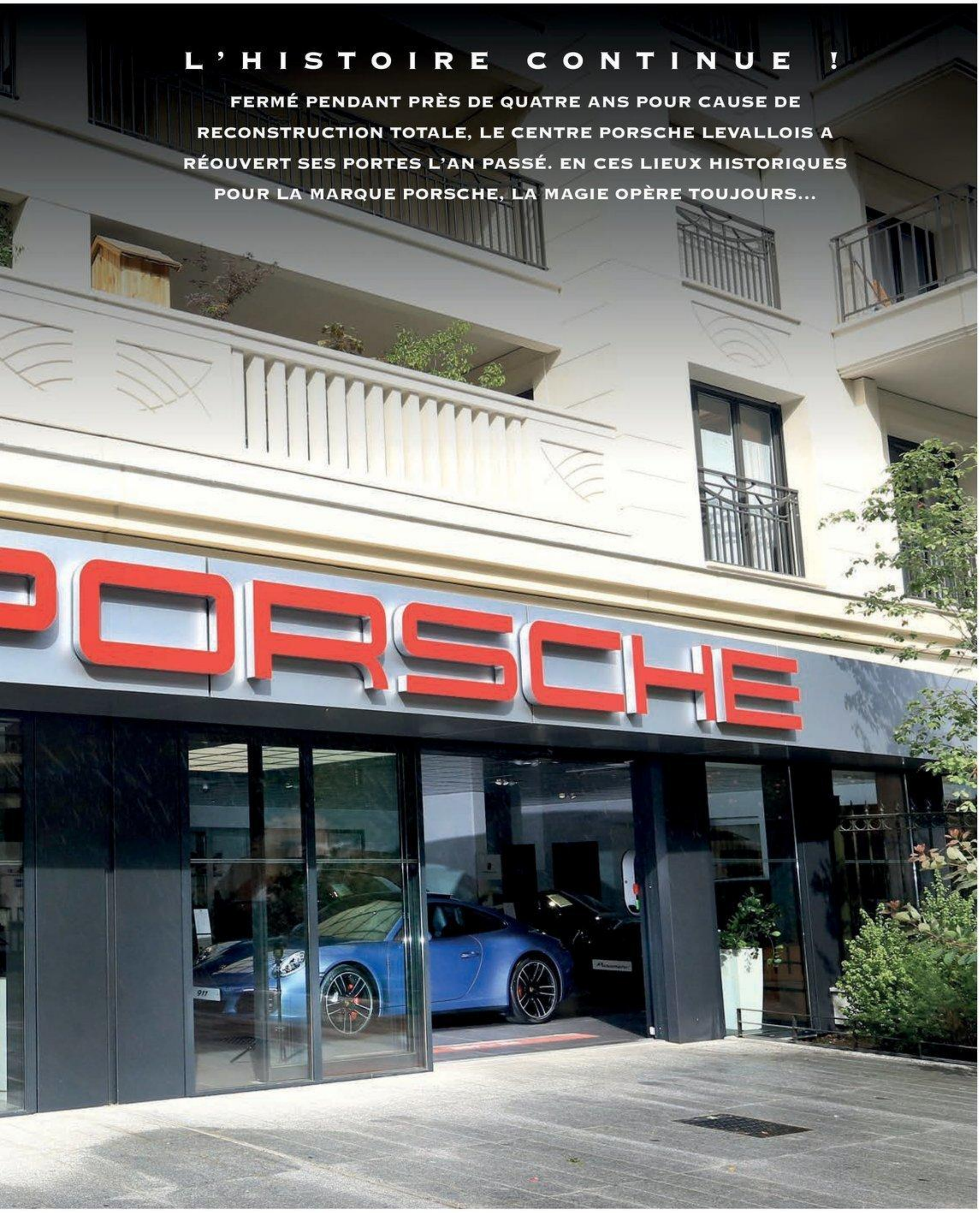
La nouvelle façade n'est plus aussi visible qu'avant quand on est dans la rue, mais le Centre Porsche est toujours au 53 rue Marjolin !

Je n'avais pas eu l'occasion de retourner rue Marjolin depuis la réouverture du Centre Porsche, en juillet 2016. Lorsque le GPS m'y a amené, j'ai d'abord cru qu'il s'était trompé, ou que j'avais rentré une mauvaise adresse. Je ne reconnaissais absolument plus rien. M'apprêtant à me garer n'importe où pour comprendre ce qui s'était passé, je devinai, à travers de petits arbres, l'écusson et le lettrage Porsche. Mince alors, j'étais donc bien arrivé ? On a beau savoir que tout a changé, n'empêche, quand on a connu l'ancien bâtiment, cela fait un choc. Là où il y avait un petit parking devant l'ancien show-room, on trouve maintenant un vaste espace piéton avec plein de végétation.

Si l'ensemble fait un peu plus dissimulé, on comprend vite que cela participe au bien-être de tout un quartier, et c'est bien mieux ainsi. Et ne soyez pas inquiets pour le stationnement : puisqu'il n'y en a presque plus dans la rue, on a pensé à tout : quelle que soit la raison pour laquelle vous venez au Centre Porsche, vous rentrez directement

L'HISTOIRE CONTINUE !

FERMÉ PENDANT PRÈS DE QUATRE ANS POUR CAUSE DE RECONSTRUCTION TOTALE, LE CENTRE PORSCHE LEVALLOIS A RÉOUVERT SES PORTES L'AN PASSÉ. EN CES LIEUX HISTORIQUES POUR LA MARQUE PORSCHE, LA MAGIE OPÈRE TOUJOURS…



à l'accueil client avec votre voiture, même si ce n'est pas une Porsche, et un voiturier s'occupera ensuite de tout. Ici, le sens de l'accueil, c'est déjà une longue histoire…

DEPUIS 1969

Pour ceux qui n'étaient pas nés, ou qui ne savent pas, le 53 de la rue Marjolin, à Levallois-Perret, est le site d'une concession Porsche depuis mars 1969 !
Petit rappel historique : les Porsche étaient alors importées en France par Sonauto, entreprise dirigée par un personnage fort en caractère : Auguste Veuillet. Celui-là même qui a offert à Porsche sa première victoire de catégorie aux 24 heures du Mans. C'était en 1951, sur une petite 356 SL. Installé rue Paul Valéry, à Paris, Sonauto commençait à se sentir très à l'étroit dans des locaux ne répondant plus à l'accroissement du marché. Décision fut donc prise d'occuper le rez-de-chaussée d'un immeuble en construction, au 53 de la rue Marjolin, à Levallois-Perret. Avec un vaste show-room,

et un immense atelier sur plusieurs étages, situé à quelques mètres de là. Ce fut, pendant de longues années, LE rendez-vous parisien des porschistes, ainsi que le siège de Sonauto avant que celui-ci ne se déplace vers St Ouen l'Aumône en même temps que l'entreprise continuait de grandir et d'importer d'autres marques.
Les locaux de la rue Marjolin se contentèrent ensuite, si l'on peut dire, d'accueillir la concession Sonauto, celle où toutes les stars qui souhaitaient acheter une Porsche se rendaient directement. Lorsque Porsche France reprit, en 1999, l'importation de la marque en France, les locaux devinrent ceux du Centre Porsche Zell Motors. Puis, en 2005, ceux du Centre Porsche Levallois, appartenant à Porsche Distribution (donc à Porsche France). Qui gère la totalité des Centres Porsche parisiens, plus exactement ceux de Vélizy, Levallois, St Germain en Laye, Paris 16, St Maur des fossés et le nouveau Centre service de Ferrières en Brie. Sur lequel nous aurons l'occasion de revenir le mois prochain.

ENTIÈREMENT RASÉ, ET RECONSTRUIT

S'il arrive que des Centres Porsche fassent peau neuve, ici, c'est encore autre chose. On ne peut absolument rien reconnaître des anciens locaux, puisqu'ils ont été totalement détruits. Mais pourquoi ont-ils été détruits, au fait ? Michel Mathieu, directeur de Porsche Distribution, nous explique : *"La Tour aux pieds de laquelle se trouvait l'ancien Centre Porsche n'était plus du tout aux normes, notamment à cause de la présence d'amiante. La municipalité de Levallois-Perret a donc décidé de raser l'ensemble de cette partie du quartier, pour reconstruire des bâtiments entièrement neufs. Nous avons donc dû fermer Levallois en novembre 2012, mais dès le départ, nous savions que nous y retrouverions notre place. Nous avons travaillé de concert avec la municipalité et les architectes pour que renaisse un nouveau Centre Porsche, toujours au 53 de la rue Marjolin. Pendant toute cette période, donc de novembre 2012 à juillet 2016, nous avons transféré l'activité sur d'autres locaux, à Courbevoie, que nous savions provisoires. Mais bien sûr, il n'est jamais simple, pour une clientèle habituée, de devoir changer de site, puis de retourner là où on allait avant. D'autres habitudes se créent vite. Nous avons cependant retrouvé, à Levallois, nos fidèles clients."*
Le nouveau show-room, celui des Porsche neuves, fait 580 m2. C'est lui qui donne directement sur la rue. Mais si on descend au sous-sol, on trouve, sur un seul niveau contrairement au passé, 3175 m2 de surface, dont le show-room VO et tout l'atelier. Un atelier lumineux, puisque toute une partie est située sous une grande verrière. En repartant de zéro, tout a été pensé pour le confort du personnel, le côté pratique, et bien sûr, l'accueil du client. On trouve ici sept ponts élévateurs, plus celui permettant



1


2


3



4


5







de recevoir le client et d'examiner l'auto en sa compagnie. Le Centre Porsche Levallois se devait de conserver son côté high-tech !

EXCLUSIVE MANUFAKTUR

17 personnes travaillent ici, le responsable du site étant Stéphane Déodato. On y vend à peu près 220 Porsche neuves par an, et entre 120 et 140 Porsche d'occasion. Un secteur devenu difficile à développer, mais auquel Michel Mathieu accorde une importance particulière : *"La partie VO est importante, et se doit de grandir. Mais le marché a changé, et il n'est pas si facile de trouver les bons modèles. Nous n'hésitons donc pas à aller directement à la source, à Stuttgart, pour trouver ces belles occasions qu'il n'est pas toujours facile de dénicher en France. A l'usine, il y a un gros parc de modèles d'occasion, venant des collaborateurs, mais il n'est pas infini non plus ! Il faut dire que nous avons placé la barre très haut, sur ce plan. Vous savez que la garantie Porsche approved accepte maintenant des modèles ayant jusque 15 ans d'âge. Avec des critères précis, permettant, par exemple, qu'une Porsche ayant 7 ou 8 ans puisse présenter tel ou tel petit défaut, notamment en carrosserie. Chez nous non. Nous souhaitons que chaque occasion, quel que soit son âge, soit dans l'état d'une neuve. Nous avons notre propre protocole de remise en état, mais cela ne nous facilite bien sûr pas la tâche. L'important est que le client soit satisfait."* On sait que Vélizy a pour lui d'avoir le label officiel Classic. Ainsi qu'un gros atelier carrosserie, qui permet notamment d'absorber une grosse partie des travaux carrosserie du réseau Porsche Distribution, dont ceux de Levallois.

Il fallait donc trouver au Centre Porsche Levallois un autre label, une autre particularité. Et bien c'est fait : il est l'un des tout premiers en France à avoir reçu le nouveau label "Exclusive Manufaktur Partner" !

"C'est une vraie satisfaction, poursuit Michel Mathieu, *car avec ce label, nous pouvons proposer aux clients de configurer directement leur Porsche avec des éléments Exclusive, sans avoir besoin d'aller à l'usine pour cela. Nous sommes équipés de nouveaux configurateurs qui permettent de visualiser ces éléments, y compris les couleurs spéciales."*

Une bonne nouvelle, concrétisée par la présence dans le show-room d'une superbe 991 Carrera 4S bleu gémini, bardée d'options. Et une bonne nouvelle ne venant jamais seul, Porsche Distribution va offrir une carte à ses clients, dès ce mois de septembre, qui leur permettra de rapatrier leur Porsche suite à un accident, quelque soit l'endroit. Et aussi de bénéficier d'un stage de récupération de points ! Une belle initiative, qui mérite d'être soulignée.

Il ne vous reste plus qu'à vous rendre sur place pour constater à quel point le Centre Porsche Levallois a changé, sans rien perdre de toute sa grande valeur historique.

Centre Porsche Levallois
53 rue Marjolin
92300 Levallois-Perret
01 49 68 34 34
www.centreporsche.fr/levallois

1 Dans l'espace de livraison, un étonnant Boxster 718 avec seulement 1500€ d'options ! Un choix délibéré du client.

2 Espace détente

3 Michel Mathieu, directeur de Porsche Distribution

4 Dans le show-room des Porsche neuves, une superbe Carrera 4S bleu gémini, vitrine du nouveau label "Exclusive Manufaktur Partner" attribué au Centre Porsche Levallois

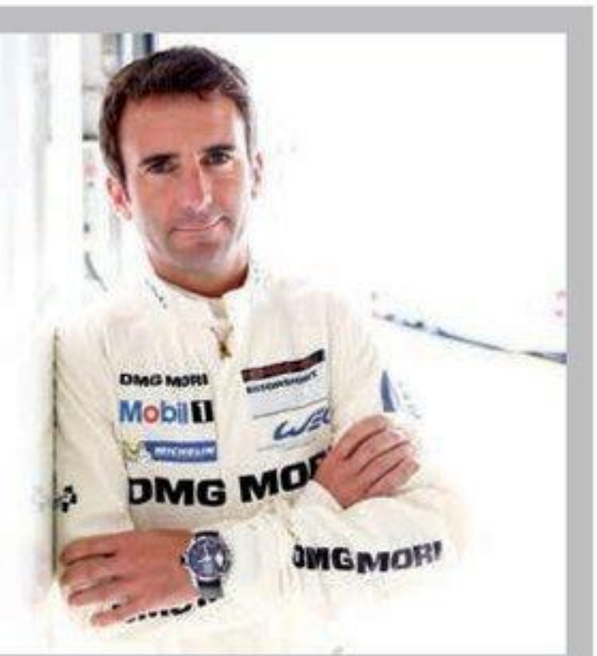
5 Un atelier très lumineux avec pas moins de 7 ponts !

6 Show room occasion

7 Espace configuration des Porsche neuves

8 Espace accueil de l'atelier

LA CHRONIQUE DE ROMAIN DUMAS



NOUVELLE VAGUE

A l'heure d'écrire ces lignes, la nouvelle est tombée : Porsche Motorsport mettra un point final au programme LMP1 dès la fin de la saison. Si cette annonce est glaçante, elle n'en est pas moins réellement surprenante et s'inscrit finalement dans la suite logique car le fait d'avoir choisi de réduire la voilure dès la fin 2016 ne laissait rien présager de bon ! Même si la tristesse est inévitablement et légitimement à l'esprit des passionnés, il faut néanmoins aborder ce choix avec philosophie. On a beau avoir des convictions, il faut composer avec le schéma économique et les intérêts actuels, et surtout futurs, des constructeurs. Et que l'on choisisse de voir le verre à moitié vide ou à moitié plein, force est de constater qu'en limitant son engagement au GT, Porsche Motorsport va obliger les organisateurs du WEC à revoir leur copie. C'est peut être un bien pour un mal qui permettra de renouer avec un futur meilleur et un projet suffisamment séduisant pour envisager un retour rapide de Porsche, et d'autres constructeurs, dans la catégorie reine. Néanmoins, le positionnement dans le championnat américain (IMSA) est rassurant, sinon autant si ce n'est plus que l'arrivée en Formula E, car si l'idée n'est absolument pas de porter un jugement négatif quant au fond et à la qualité de ce championnat, il faut bien reconnaître que c'est un vecteur de bienséance incontournable et permet de joindre l'utile à l'agréable aux yeux du « grand public ». Même s'il est évident que l'intérêt sportif est bien réel, nombreux sont ceux d'entre vous qui pensent que c'est un peu court face au faste de Porsche en sport automobile… De mon côté, je préfère penser que 2018 sera une année de transition et que le meilleur reste à venir. D'ici là, les amateurs de paris vont avoir de quoi s'occuper car il va falloir trouver une occupation à chacun des pilotes et aux 200 personnes qui constituent le staff de Porsche Motorsport et qui sont toutes reconduites dans leurs fonctions. Comme vous, j'ai donc hâte de savoir quelles seront mes attributions (et celles des autres pilotes) car pour le moment je n'en ai pas la moindre idée !



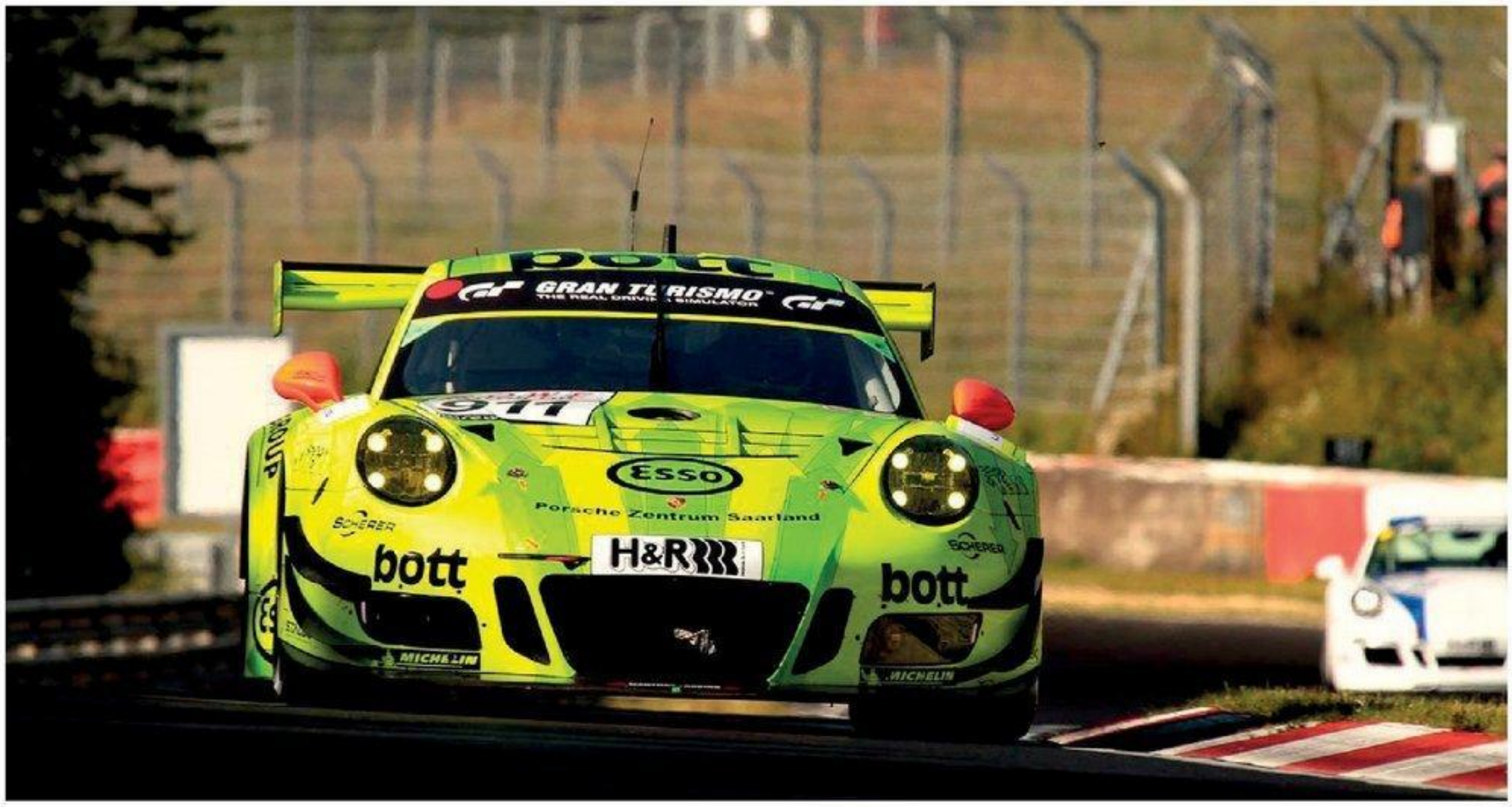
En attendant, revenons sur l'actualité côté piste.
A l'instar du WEC, une fois passée l'échéance des 24h du Nürburgring, le paysage du VLN change. Même si le plateau s'allège, y compris du côté des teams officiels, le niveau général ne baisse pas d'un chouïa ! D'autant que même s'il y a moins de voitures en piste (140 pour cette 4e manche du championnat) le fait de repasser sur le « petit » circuit ne laisse pas réellement beaucoup plus de fluidité en piste. Pour espérer redresser la barre après notre contre-performance aux 24h, il fallait absolument identifier le mal qui rendait notre Porsche inconduisible. A l'issue d'un gros travail d'analyse entre les deux courses, les ingénieurs du Manthey Racing ont pu déterminer que le souci venait d'un problème de fixation des coupelles d'amortisseurs avant. Pour la petite histoire, il faut savoir que comme le jeu était absolument identique à droite et à gauche, il a fallu couper les cheveux en quatre avant de mettre le doigt dessus ! Après avoir validé le diagnostic au cours des séances d'essai, notre 911 GT3 R avait retrouvé toute sa superbe. Pas de changement côté pneus puisque Michelin reste sur sa ligne de conduite, au demeurant logique, qui consiste à ne pas dévoiler son savoir-faire car il faut savoir qu'ici les pneus peuvent être utilisés au su et vu de tous alors que dans les championnats qui utilisent des pneus compétitions, cette transmission de données est verrouillée par les manufacturiers.
Pour ne pas risquer de perdre ses atouts face à Falken et Dunlop, Michelin limite donc volontairement de manière très raisonnée le développement des pneus avec lesquels nous roulons et nous sommes donc un peu courts en

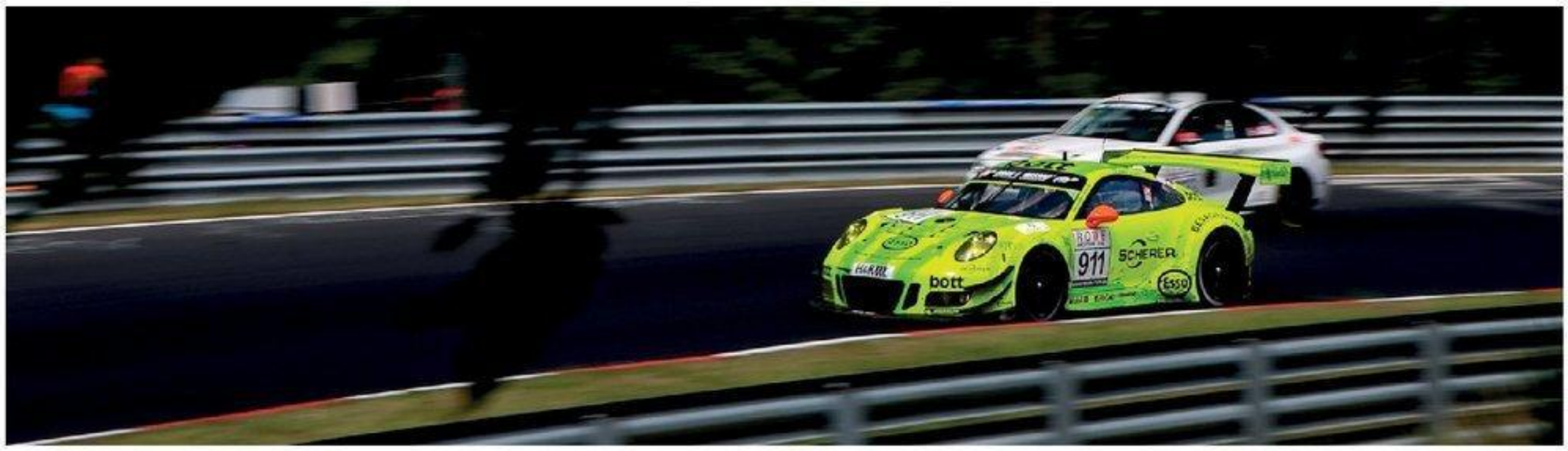
perfo… mais c'est le jeu. Dommage parce qu'avec une Porsche à nouveau en bonne santé retrouvée, nous avons pu nous livrer aux incroyables passes d'armes qui font définitivement la splendeur du VLN. Avec une dernière heure de folie passée à contenir les assauts incessants de la BMW qui était pourtant plus rapide au chrono, nous avons réussi à conserver notre deuxième place. Un podium mérité qui met du baume au cœur pour l'équipe et qui laisse entrevoir une fin de saison plus disputée que jamais. Le vrai plus de ce championnat, c'est qu'il ne suffit pas de dérouler pour s'imposer. Non, ici il faut vraiment se cracher dans les mains et batailler comme des chiffonniers en piste pour espérer gagner. Certes, la course peut être plus ou moins facile, plus ou moins fluide, mais il y a toujours un tel niveau qu'il faut vraiment mouiller la chemise.
C'est chaud et ça, c'est vraiment ce qu'on aime ! L'autre paramètre sympa, sinon pour le plaisir tout au moins pour l'émulation au sein de l'équipe, c'est que les équipages ne sont pas figés. Après avoir fait équipe avec Richard Lietz, la prochaine fois je retrouverai Mathieu Jaminet et Kevin Estre, deux pilotes français de la jeune garde. C'est toujours intéressant et constructif de se confronter aux jeunes pilotes, d'autant que vu le contexte actuel au sein de Porsche Motorsport, les cartes viennent d'être rebattues et il va falloir recréer de nouveaux équipages.
Cela dit, pour une fois l'équation ne devrait pas être trop difficile à gérer, sinon pour la susceptibilité des uns et des autres, car Porsche aura plus de pilotes que de voitures !!! Avant de ranger le casque et les gants pour quelques jours de vacances en famille, et d'initier mon fils aux manœuvres en bateau, nous avons fait une nouvelle séance de travail avec Michelin Motorsport sur le circuit d'Alès. Cette fois, l'objectif était de tester les pneus pluie… sauf que s'il avait fallu attendre que la nature joue le jeu on y serait encore vu la canicule qui sévit dans le sud de la France depuis plusieurs semaines. C'est donc sous une chape de plomb mais sur une piste détrempée via le système d'arrosage qu'on a pu tester les pneus en long, en large et surtout en travers ! C'est définitivement un exercice que j'apprécie, aussi ludique qu'enrichissant. Les avancées se précisent et le résultat final devrait être vraiment significatif.

« De mon côté, je préfère penser que 2018 sera une année de transition et que le meilleur reste à venir. »

Romain Dumas

PORSCHE
Centre Service Porsche Saint-Etienne





COURRIER DES LECTEURS

CETTE RUBRIQUE VOUS EST DÉDIÉE ! POSEZ VOS QUESTIONS À LA RÉDACTION OU TOUT SIMPLEMENT FAITES NOUS PART DE VOS RÉACTIONS SUR LES ARTICLES ET LE CONTENU DU MAGAZINE. DES IDÉES, DES SUGGESTIONS, DES REMARQUES, DES PROPOSITIONS, OU ENCORE DES ANECDOTES...
POUR NOUS ENVOYER UN COURRIER DES LECTEURS, DEUX ADRESSES POSSIBLES :
PAR COURRIER : FLAT 6 MAGAZINE - COURRIER DES LECTEURS
CD 928 - CS 70721 - 80142 ABBEVILLE CEDEX
PAR E-MAIL : MJOLY@FLAT6EDITIONS.FR (COURRIER DES LECTEURS EN OBJET)

IL N'Y A PAS D'ÂGE

En lisant le "Courrier des Lecteurs" dans Flat 6 de juillet 2017, j'ai parcouru l'article écrit par Alain Balmer (Suisse). Il fait part de sa passion pour une Porsche 997 4 S phase 2, 2009, il pensait être, au seuil de ses 70 ans, le plus vieux jeune propriétaire de 911 du mois de mai.
En tant que porschiste, je suis heureux que ma passion soit partagée.
J'ai passé toute ma vie dans la réparation automobile, en tant que Directeur de Marché de PPG Industries, leader mondial de la peinture automobile. J'étais en contact avec les réparateurs, certains étaient des artistes pour remettre en état des véhicules, pour le plaisir de leur propriétaire. J'ai acheté une 911 cabriolet, rouge indien, 1983, à Jean Egretaud, concessionnaire Porsche à Bordeaux. Quelques mois plus tard, avec trois porschistes passionnés, nous avons créé le 911 Aquitaine Club. Durant plusieurs années, j'ai participé à l'animation du club. Je faisais beaucoup de kilomètres en voiture (Mercedes) pour rencontrer les clients de France, il fallut à un moment donné prendre du repos.
J'ai vendu la 911 pour acheter un SL Mercedes 1994, que j'ai gardé 20 ans. Un collectionneur de voitures m'a acheté le Roadster au printemps dernier. L'idée d'acheter une Porsche est venue m'accaparer l'esprit, jusqu'à ce que je concrétise à nouveau mon rêve. Je suis allé chercher à Paris, au mois de mai de l'an dernier, une 997 S tiptronic, cabriolet, 2007, grise avec capote et intérieur cuir bleu, 1ère main avec 69 000 km, garantie douze mois.
Au seuil de mes 83 ans, je suis revenu dans l'après-midi à Pyla, en roulant décapoté et prenant le même plaisir que quand j'étais jeune. J'ai une Mercedes classe E pour le quotidien. La 997 c'est pour ressentir le plaisir exceptionnel de conduire encore à mon âge.
Claude Fernandez

COMPLÉMENT D'INFORMATION

Vous avez déjà publié 2 de mes courriers, alors jamais 2 sans 3 ?
Comme d'habitude je me jette sur mon magazine favori et «Le billet du vieux porschiste» est attendu et lu. A propos du dernier article portant sur la Panamericana je voudrais vous apporter une information complémentaire. Mais certainement que vous le savez déjà, alors ce sera pour les autres lecteurs. Si Ferry Porsche a reçu ce modèle comme cadeau d'anniversaire, l'usine a également réalisé un modèle réduit magnifique (1/43) qui a été offert en exclusivité à tous les collaborateurs Porsche en cette date du 19.09.1989. La date et la signature de Ferry Porsche sont gravées sur le support. Grâce à un ami allemand, fournisseur de Porsche, nous avons pu acheter rapidement 2 de ces modèles, dans leur boîte d'origine. Joint dans l'emballage, un petit mot : *« Chères employées et chers employés, à l'occasion de son 80ème anniversaire, le Professeur F. Porsche a reçu une version très spéciale de Carrera 4. C'est avec plaisir que nous vous offrons cette miniature, réalisée en nombre limité pour les employés de Porsche AG»*. J'ai ainsi fait mon devoir de vacances et je vous remercie pour ces 70 histoires insolites de Porsche à travers le temps dans votre édition d'août 2017.
Bonnes vacances à tous
Gaston



BESOIN DE CONSEILS

Fidèle lecteur de Flat 6 depuis une vingtaine d'années, je possédais une 3.2 de 89 depuis 17 ans, que je viens de vendre. L'âge avançant je souhaiterais la remplacer par un Boxster, plus facile à conduire. J'ai un budget de 45 à 50 000€, que me conseillez-vous ? La 981 me paraît encore trop chère et je perdrais trop d'argent. A partir de quel millésime les problèmes du roulement IMS ont été réglés ? Vos conseils avertis seront les bienvenus, à l'avance merci.
Guy Hamelin

On considère que les problèmes d'IMS (qui sont restés rares sur les Boxster), ont été définitivement effacés à partir des 987 phase 2 (donc millésime 2009). Pour cette somme, vous pouvez vous offrir soit un de ces modèles, 987 S phase 2, en parfait état, peu kilométré et bien équipé. Ou un 981 S ayant déjà pas mal roulé, sans que cela soit excessif. Vous êtes en fait pile entre les deux !



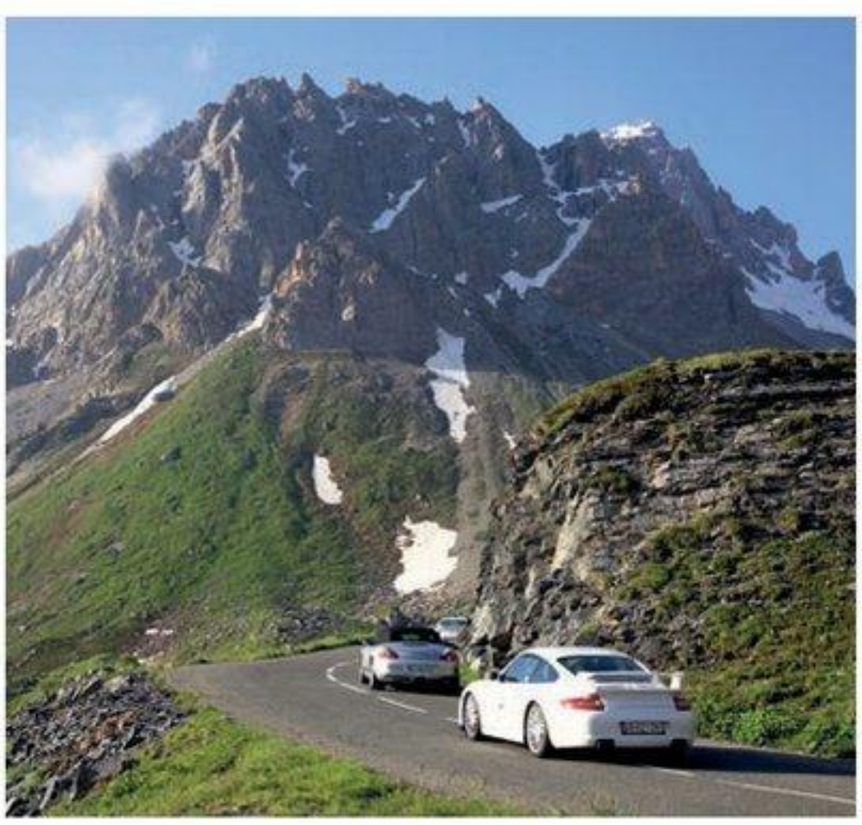
LE BILLET DU VIEUX CYCLISTE...

La Savoie Cup ayant fait étape à Aix les Bains, je suis d'ailleurs allé choisir avec ma femme une future couleur sur le parc, j'ai lu les commentaires sur la cohabitation délicate avec les vélos, dans le dernier numéro de Flat 6. Porschiste depuis 5 ans (986 S, 996 4S et maintenant 997 4S PDK) et cycliste depuis plus de 50 ans je voudrais faire part de mon expérience en commençant par une mésaventure qui m'a donné le virus Porsche.

C'était dans la descente du col de la Chambotte, en direction du Lac, route que la Savoie Cup a emprunté à la montée. La route est très étroite, et tout automobiliste respectueux l'aborde avec prudence, sauf à avoir un « fusible » devant soi. Bref, le fusible ce jour-là c'était une 993 et moi à vélo j'avais posé le cerveau pour essayer de montrer que les cyclistes savoyards roulent « droit dans le pentu ». Évidemment quand la 993 a tout pilé pour éviter une voiture qui montait, j'ai freiné. Mais une Porsche freine bien. Mon vélo nettement moins bien. Voyant la fin de mon cadre carbone arriver, dans une dernière manœuvre j'ai mis le vélo en dérapage et la cuisse a fait office de coussin amortisseur sur l'arrière de la 993. Le conducteur est sorti blanc comme un linge, comme le cycliste est une espèce protégée selon le code de la route, il voyait le début des tracasseries arriver. Heureusement pour lui, je me suis excusé 10 fois, expliquant que grâce à ma cuisse sa voiture n'avait rien, que c'était bien fait pour moi et que le fémur n'était pas cassé. Le muscle, lui, a gardé longtemps la forme du pare-chocs.

Donc maintenant, je supprime de mes itinéraires de sorties en Porsche les routes étroites, privilégiant aussi les jours et heures où les adeptes de la petite reine, à 3 de front, se font plutôt rares. N'allez pas en conclure qu'il faut organiser la Savoie Cup de nuit, le vélo sans éclairage est une espèce qui prolifère aussi. Je reconnais quand même, pour l'avoir vécu avec une sortie de Motards pétaradants, qu'au bout de la 77ème machine qui me double quand je montais au Revard en vélo, j'ai eu un peu de mal à supporter ça. Pour finir sur une note humoristique, quand les flat 6 auront été remplacés par des moteurs synchrones, les Cyclistes ne pourront plus se plaindre du bruit. Il n'y aura que les (très vieux) Porschistes qui se rappelleront avec nostalgie le hurlement du moteur dans un tunnel à fond de seconde. C'est ce que l'on appelle le progrès parait-il…

Richard





PASSION 904 GTS

Bonjour, je me présente je m'appelle Gabriel, j'ai 18 ans.

Je suis passionné de la 904 GTS, à mon âge, on pourrait dire que c'est atypique. Pas tant que cela lorsque l'on connait l'histoire qui se cache derrière cette passion. Laissez-moi vous expliquer. Nous sommes en 2014, je suis déjà passionné de Porsche depuis ma tendre enfance, mais cette passion se limitait aux 911, toutes époques confondues. Mon père et moi ne partagions que peu de choses, ce n'était pas froid, c'était comme ça. Le hasard et le destin de la vie ont fait que cette année là, mon père eut un grave problème de santé, impliquant le questionnement sur sa survie suite à une lourde opération (cardiaque). Sur son lit d'hôpital, je m'en souviendrai toute ma vie, mon père me donne un Flat 6 magazine et me dit «vas à la page 100, cette voiture m'a fait rêver étant jeune». Ce fut sa dernière phrase avant l'opération. Le premier mois s'écoule, mon père se rétablit tant bien que mal en centre de rééducation. Le livre est intact, je ne l'ai pas ouvert. Un soir, je me questionne, que se passe-t-il à la page 100 ? J'ouvre, et je comprends. Je tombe nez à nez face à la 904 GTS, pas n'importe laquelle, le châssis 063. Le coup de foudre est immédiat, quelle ligne ! Les mois passent, mon père me raconte pourquoi il l'aime tant, en 1964 il en a vu deux en face de chez lui, lors du Rallye Monte Carlo, en Ardèche. De mon coté je commence à vouer un culte envers cette 904, ce châssis particulièrement. Son histoire unique, son numéro 15, sa préservation... tout me plait.

Presque 2 ans d'obsession envers cette voiture se passent. Un ami vient déposer devant chez moi, un livre comprenant une interview du propriétaire de 063, Régis Mathieu. Il me dit avec un air détendu : *«Envoie lui un mail ! Ton histoire va le toucher ! Tu n'as rien à perdre.»* Je ricane, je ne le connais pas plus qu'il ne me connait, pourquoi lui enverrais-je un mail ? Un mois, puis deux passent, je réfléchis à ce mail. Je me décide enfin. Je me présente, raconte mon histoire. Sans plus. Sa réponse fut au delà de mes espérances, Régis me propose de me rendre dans sa Lustrerie pour voir la 904, qu'il prendrait exceptionnellement pour travailler. Je suis sous le choc, mais je prends bien évidemment le temps de répondre. La date se fixe, je ne dors pas de la nuit avant le jour fatidique.

La rencontre se fait naturellement, l'émotion est forte, j'avoue y avoir lâché une larme, en voyant mon père heureux de revoir cette voiture. J'ai même eu droit à une balade dans 063 ! Quel bruit ! Ce fut la plus grande claque de ma vie.

Depuis, ma passion ne désenfle pas, au contraire, elle me ronge, dépassant largement celle de mon père, toujours étonné de l'engouement que j'ai pour cet ovni. J'ai revu 063 il y a quelques jours, deux ans après la première rencontre, je confirme, cette auto est toujours aussi extraordinaire !

Je voulais vous remercier Flat 6 Magazine, sans vous, cette histoire n'aurait pas pu commencer.

Gabriel M.

Carcoon

Un écrin pour votre passion



ACTIVE AIRFLOW CIRCULATION

Carcoon par son mouvement d'air interne permanent filtré et désinfecté permet à votre véhicule d'être protégé de la condensation, de l'oxydation et des moisissures .

6 ACTIONS

- ANTI **POUSSIERE**
- ANTI **MOISISSURE**
- STOP LA **CONDENSATION**
- ANTI **BACTERIE**
- ANTI **ODEUR** INTÉRIEURE
- EMPÊCHE LA **CORROSION**

POUR UNE PROTECTION MAXIMALE

» DOME DE PROTECTION.



» GROUPE DE FILTRATION.



» SYSTÈME DE MAINTIEN DE CHARGE

Carcoon la crème anti-âge de votre voiture.

www.carcoon.fr

Contact : 06 18 45 13 35

BESOIN DE CONSEILS POUR ACHETER !



DISPONIBLE SUR NOTRE SITE

WWW.FLAT6MAG.COM

FLAT 6 Classic

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE CLASSIC

RESTAURATION
SPEEDSTER 3.2 TURBOLOOK



RENCONTRE : STEVE HOGUE / LES 2.7 RS AU GRAND PRIX HISTORIQUE DE BRESSUIRE

RARETE
914/6 KIT LE MANS 150 CH



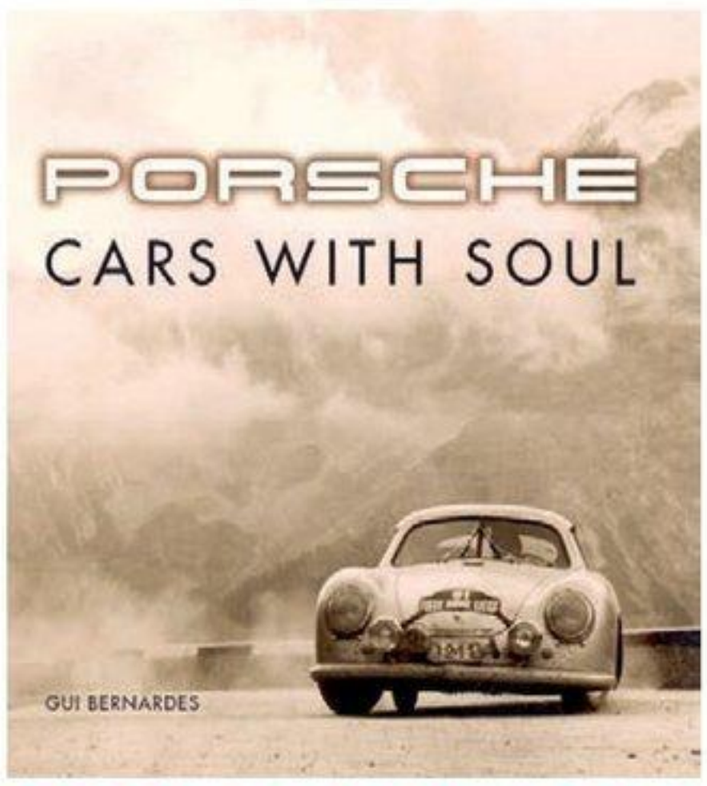
FLAT6 Classic NEWS INFOS

PAR ANNE MALBRAND



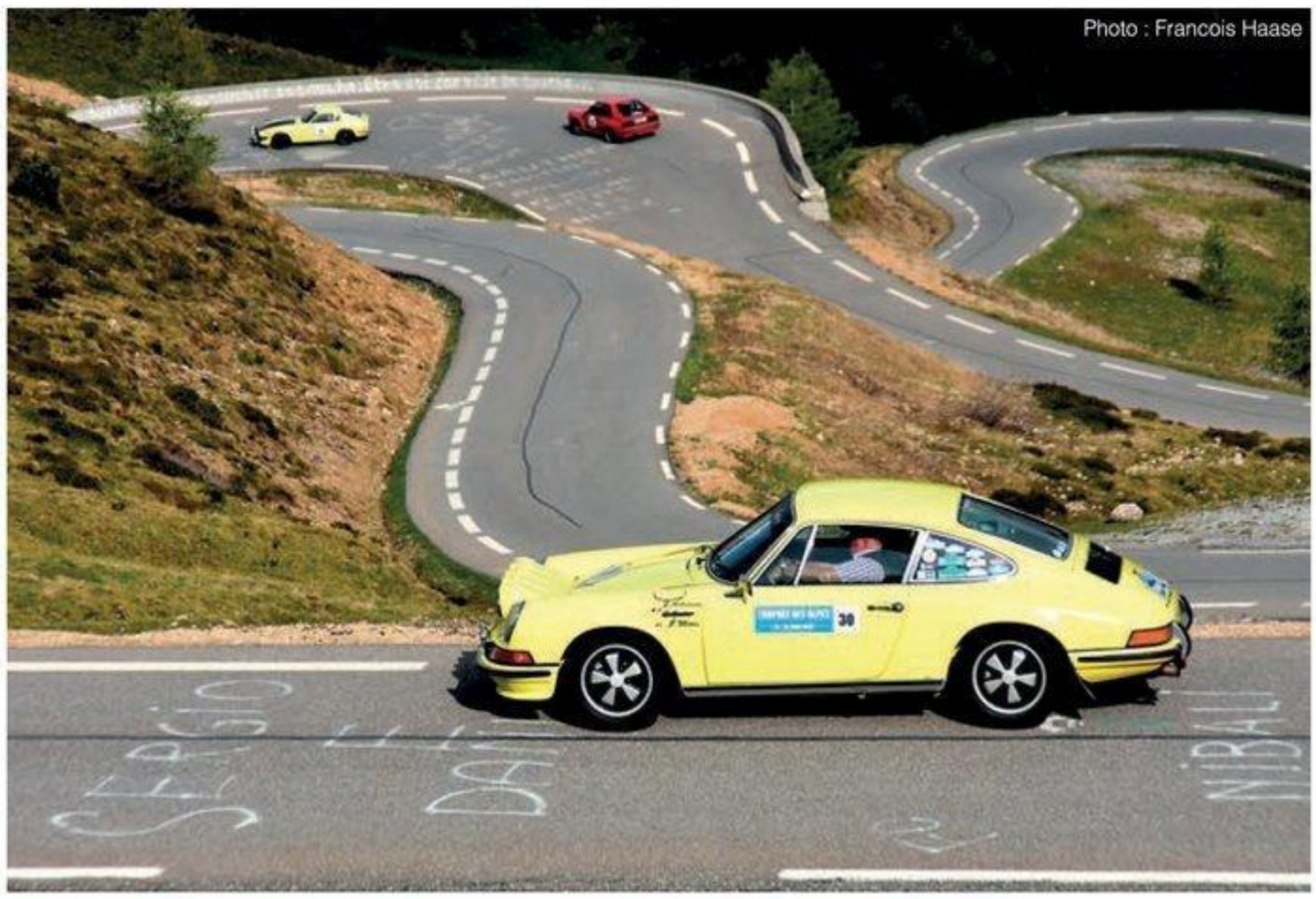
911 TURBO 3.0 1977 :

Une magnifique reproduction à l'échelle 1/12 de la Porsche 911 Turbo 3.0 de 1977 est disponible sur la boutique en ligne selectionrs.com !
Réalisée par Minichamps, 179,95 € TTC



PORSCHE, CARS WITH SOUL

Porsche, les voitures avec une âme. Joli titre pour ce livre écrit en anglais par un passionné de la marque, le portugais Gui Bernardes. Par ailleurs fidèle lecteur de Flat 6 magazine. L'angle sous lequel est traité ce livre est plutôt original, puisque l'auteur a choisi de reprendre quelques moments et modèles clés de l'histoire de la marque, avec des explications précises, mais en y ajoutant des textes où ce sont les Porsche elles-même qui parlent et racontent leurs aventures. Si vous lisez couramment l'anglais, n'hésitez pas à vous procurer ce livre et son mode narratif décalé encore jamais vu.
Disponible sur www.crowood.com


Photo : Francois Haase

TROPHÉE DES ALPES DU 10 AU 14 SEPTEMBRE

Un parcours sur les traces de la légende des Alpes…

Patrick Zaniroli et son équipe ont préparé un beau programme pour faire honneur à cette classique, désormais régie par la régularité. Sur quatre jours de courses, les concurrents vont arpenter les plus beaux cols et paysages alpins. Au départ de Cavalaire-sur-Mer ce sont six à huit zones de régularité quotidiennes et un total de plus 1600 kilomètres de routes de montagne qui les attendent. 75 équipages s'aligneront sur la ligne de départ et 7 pays européens sont représentés.



VESTE MATELASSÉE – MARTINI RACING

Vestes chaudes garnies de duvet synthétique facile d'entretien. Avec badges et détails haut de gamme Martini Racing, inspirés du capot arrière de la Porsche 917 portant le numéro 21 au Mans. Les vestes matelassées comportent une doublure colorée 100 % polyester pour attirer les regards, 100 % polyester, Kaki avec doublure jaune pour les hommes et rouge avec doublure marine pour les femmes
Code article WAP 558 XXX 0J - Prix : 200,68 € TTC
http://shop1.porsche.com/france





UN FRENCHIE DÉFIE LES AMÉRICAINS

Gilles Boyer, membre de très longue date du club Porsche Motorsport (et du club Porsche de France avant lui), s'est pris de passion pour les courses historiques sur le continent nord américain. Nous avons déjà eu l'occasion de vous raconter quelques unes de ses aventures, mais la dernière en date est une des meilleures, puisque, avec une 2.4 S conditionnée en 2.7 RS récemment achetée, il vient de s'offrir une victoire sur le circuit de Mont Tremblant, au nez et à la barbe des spécialistes locaux, souvent équipés de modèles bien plus puissants…



HÔTEL DES VENTES DE CHAMBERY
63, allée François POLLET
73000 CHAMBERY
E-mail : loiseau@interencheres.com

Me Jean-Claude LOISEAU
Commissaire-Priseur judiciaire et habilité
Agrément 2006-576
Tel. : 04 79 69 54 81 – télécopie : 04 79 96 98 34

LUNDI 25 SEPTEMBRE 2017
à 9h30 à l'HÔTEL DES VENTES DE CHAMBERY



SUITE À SUCCESSION
PORSCHE 911 S du 12/07/1972
SIMCA 1000 du 19/02/62
épave de PORSCHE 911...

Exposition le jour de la vente 1/2H avant la vente - frais en sus: 14.40% - photos sur interencheres.com

SPEEDSTER 3.2 TURBOLOOK

UN MONUMENT, CE SPEEDSTER !

Invalides : la pluie vient tout juste de cesser, vite décapoter en étant précautionneux avec la capote, toute neuve !

NOUS VOUS AVONS DONNÉ, LE MOIS DERNIER, LES RÉSULTATS DU CONCOURS DE RESTAURATION PORSCHE CLASSIC ORGANISÉ PAR PORSCHE FRANCE. VAINQUEUR : LE CENTRE PORSCHE DE VÉLIZY, AVEC CE SUPERBE SPEEDSTER 3.2 TURBOLOOK. L'ENVIE NOUS EST VENUE D'Y REVENIR PLUS EN DÉTAIL, ET DE MANIÈRE UN PEU DÉCALÉE, EN L'EMMENANT PROMENER EN PLEIN MOIS D'AOÛT AUTOUR DES GRANDS MONUMENTS DE PARIS.

Cette série de photos autour des monuments, il n'y a qu'au beau milieu du mois d'août qu'elles sont faisables. A cette période, Paris est déserté de trois quarts de ses habitants, en partie remplacés par de nombreux touristes. Ceux qui restent sont souvent bien plus décontractés qu'habituellement, ce qui permet d'arrêter une Porsche un peu n'importe où, et de se poster parfois à même la chaussée pour pouvoir prendre une photo. Sans se faire klaxonner ! La même chose en plein milieu du mois de septembre, et vous avez toutes les chances de finir dispersé façon puzzle aux quatre coins de Paris, après avoir pris des bourre-pifs mémorables signés Raoul. En fait, pour tout vous dire, cette séance photos en plein Paris a bien failli être annulée à cause… de la pluie ! Une énorme averse nous a littéralement cueillis, le Speedster et moi, alors que nous venions à peine de quitter le Centre Porsche de Vélizy. Au moment où j'allais renoncer (une heure trente d'attente sous la pluie, quand même !), le ciel s'est déchiré d'un coup : deux heures d'éclaircie et de ciel bleu, juste le temps de faire le tour de la ville, sans bouchons, et de rentrer les images, avant le retour de la pluie. Saint Ferdinand était avec moi, ce jour-là… Tout comme il l'était avec ce Speedster, qui, lui, revient de loin…

RESTAURATION TOTALE

Très franchement, on nous aurait dit, il y a encore quelques mois, qu'on aurait pu trouver un Speedster 3.2 à restaurer entièrement, nous ne l'aurions pas cru. D'ailleurs, c'est bien simple, prenez notre cote, et vous verrez que nous n'avons rien mis dans la colonne "à restaurer" par respect pour ce modèle. Un Speedster, dès sa sortie, était un collector, plus ou moins utilisé en tant que tel, mais qui a de suite été considéré ainsi, surtout dans une période où la cote s'était mise à flamber, avant de retomber comme un soufflet. Mais si certains Speedster ont beaucoup roulé, la plupart d'entre eux ont été bichonnés.



1

Et si quelques exemplaires ont plus vécu que d'autres, nous n'en connaissions aucun rendus à un tel état qu'ils auraient pu nécessiter une vraie restauration totale. C'est pourquoi, lors du précédent concours de restauration organisé par Porsche Classic, personne n'avait été surpris de les voir restaurer un Speedster 3.2, mais en catégorie "restauration partielle". Ils avaient d'ailleurs remporté cette catégorie. Lorsque l'annonce a été faite qu'ils repartaient en 2017 avec un Speedster, mais cette fois en restauration totale, tout le monde a été surpris. Pourtant oui, comme le montre la seule et unique photo de ce Speedster avant restauration, il y avait du boulot ! Enfin, n'exagérons rien, la photo nous montre juste un Speedster un peu fatigué, affublé de boucliers de 964 et d'un aileron arrière. Rien de grave ni d'irréversible. C'est ce qu'il y avait derrière la façade qui était impressionnant, et qui, au final, a nécessité un énorme travail. Trois chiffres résument bien l'ampleur du chantier : 605 heures de travail, 200 pièces remplacées sur l'auto, et un total de 60 833€ de frais, hors taxes ! Le tableau en annexe vous permettra, plus que de longs discours, de mieux comprendre l'ampleur du chantier. Mais le résultat est à la hauteur de ce qu'on attend d'un Centre Porsche qui a été le premier à recevoir le label Classic officiel en France, voici cinq ans. En toute logique, les premiers à avoir découvert le résultat ont été les membres du club Spyder Speedster, invités alors que les travaux étaient en cours, puis lors d'une soirée spéciale de présentation du modèle. Lorsque le jury du concours a analysé en détail les neuf modèles présentés en juillet à Reims, l'unanimité s'est faite autour de ce Speedster pour le déclarer vainqueur. Pourtant, la concurrence était très relevée, mais le Centre Porsche Vélizy a vraiment mis la barre très haut, à tous points de vue.

COMME NEUF !

Le jour du concours, les membres du jury, dont votre serviteur, ont eu l'opportunité de faire deux tours d'un circuit aménagé sur les pistes Bosch, non loin de Reims. Un moment très apprécié par tous, et pas seulement pour le côté détente qu'il apportait après une journée et demi à rester enfermés dans un local pour examiner une par une chaque Porsche. Car cette partie roulage est essentielle pour mieux comprendre le travail réalisé par chacun, et surtout, pour valider tout ce qui a été vu en statique. La plus belle


2

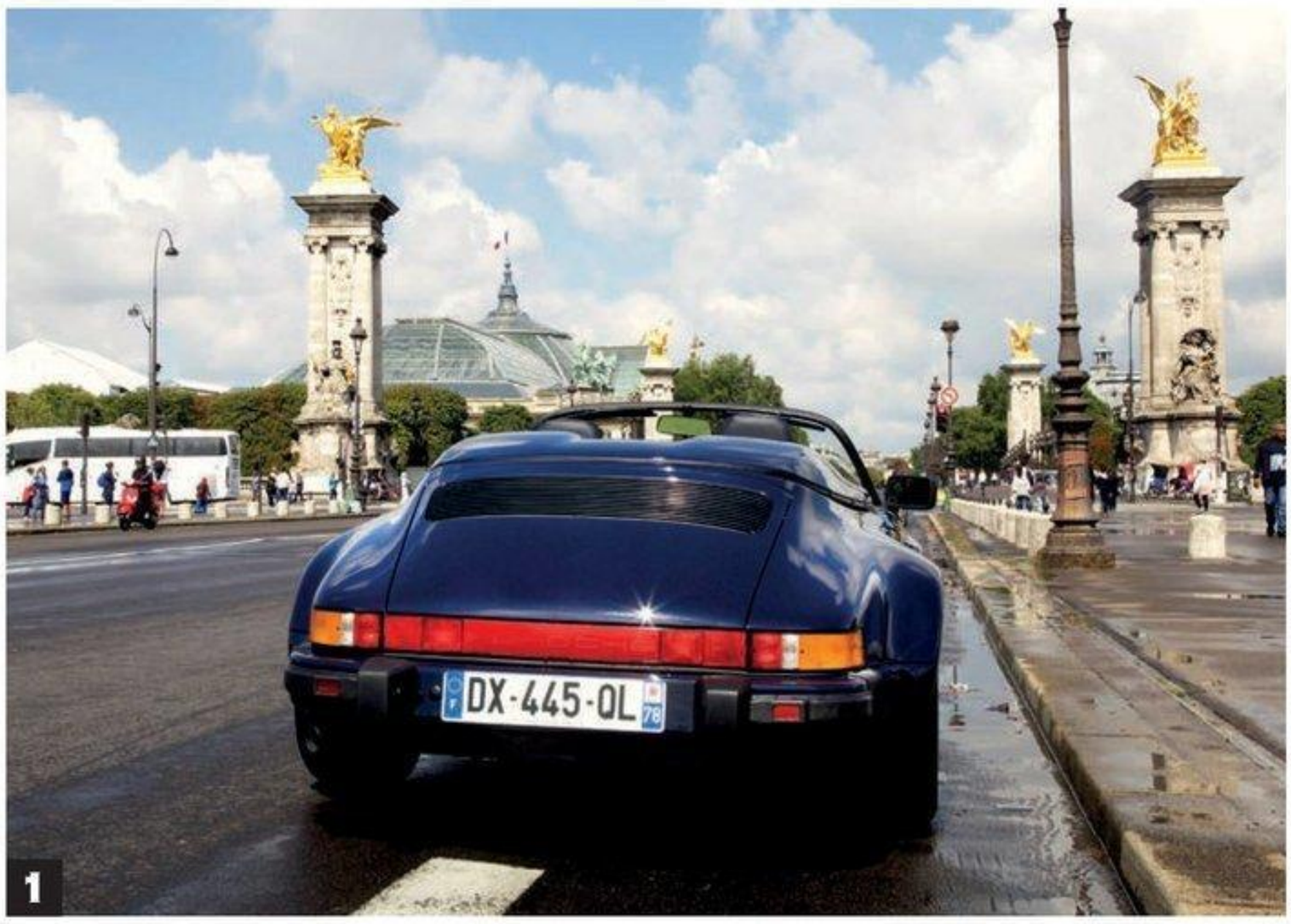
1 Le Louvre : dommage qu'on ne puisse pas rentrer dans la cour pour faire une photo devant la pyramide. En tout cas, ce Speedster n'est pas destiné à devenir une pièce de musée

2 Opéra : et encore au milieu de la chaussée pour faire la photo, sans même me faire klaxonner : mais j'évite d'entamer un air d'opéra, de peur de faire revenir la pluie trop vite

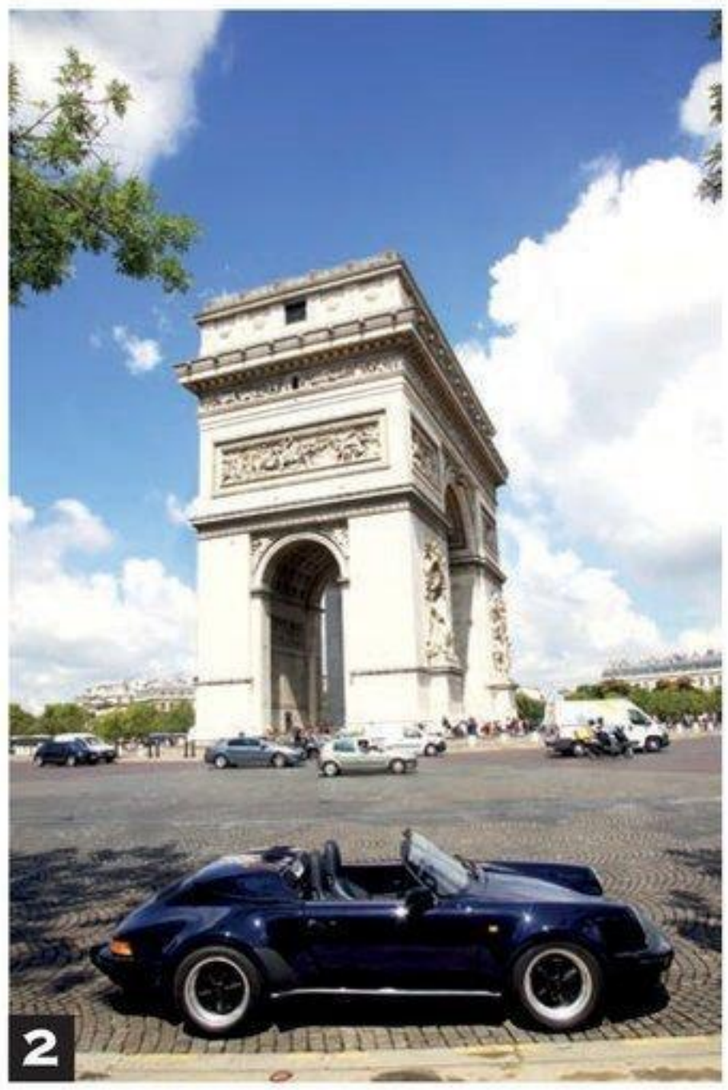
3 Place Vendôme, à la recherche d'Yves Montand et du cercle rouge



3



1


2


3

des restaurations n'a aucun sens si l'auto est incapable de rouler correctement. Et déjà, ce jour-là, ce Speedster avait laissé une totale impression de neuf, nous ramenant d'un coup près de 30 ans en arrière.
Pour vous en reparler ce mois-ci, nous aurions pu nous contenter de réutiliser les nombreuses photos prises avant, pendant et après le concours, par les photographes de Porsche France, les excellents Tibo et Alexis Goure. Mais cela aurait été trop simple, d'où notre envie de le sortir du show room du Centre Porsche Vélizy pour lui dégourdir les roues dans les rues de Paris. L'histoire, vous la connaissez, cela a failli tourner à la noyade, mais fort heureusement, tout s'est bien passé, et j'avoue avoir pris beaucoup de plaisir à circuler dans Paris au soleil, décapoté, avec ce beau Speedster tout neuf. Insistons d'abord sur un point : contrairement à ce que les photos vues le mois dernier ont pu laisser penser, il n'est pas noir, mais "dark blue", référence 347/K5. Qu'on peut traduire en français par bleu foncé, mais qu'on connaît plus sous l'appellation bleu nuit. Avec le soleil, c'est très beau, car on voit vraiment des reflets bleu nuit du meilleur effet. Surtout avec l'intérieur cuir bleu marine. La capote, quant à elle, est bien noire. Parmi la liste de ses options (elle été livrée neuve en Allemagne), on note le compartiment à bagages à l'emplacement des sièges arrière, plutôt rare.
Donc, disais-je, cette balade a été bien agréable, surtout dès que la pluie a cessé. Au plus fort de l'averse (style très grosse averse d'orage), l'eau a commencé à rentrer par les vitres latérales, heureusement que cela fut bref. Ne criez pas au scandale, ce n'est pas du tout un défaut de restauration, c'est juste normal sur un Speedster 3.2, dont la capote n'était considérée que "de secours". On ne peut pas le laver au jet, encore moins au rouleau, car l'eau pénètre à l'intérieur. C'est ainsi, cela fait partie de ses charmes de "pur et dur". J'avoue d'ailleurs avoir été étonné, car il a vraiment fallu du temps sous la pluie, et un redoublement de l'averse, pour que les premières gouttes apparaissent à l'intérieur.

Une simple pluie, même durable, n'aura pas de conséquences. Pour le reste, que vous dire de cette balade parisienne au volant d'un Speedster neuf ? Que ce fut émotionnellement intense, car je me suis vraiment imaginé en 1989 sortant de chez le concessionnaire. Et que cette Porsche possède une grosse cote de sympathie auprès des autres automobilistes et des passants, marquant souvent leur enthousiasme. Un chauffeur de bus, au beau milieu d'un petit bouchon causé par des travaux, sur l'île de la Cité, m'a même fait signe de passer devant lui avec un grand sourire, alors qu'il était largement engagé. La vie en Speedster, c'est tout de suite autre chose ! Ah oui, au fait, un dernier point : pour le moment, ce Speedster n'est pas encore destiné à la vente, il sert de vitrine au Centre Porsche Classic de Vélizy. Mais un jour ou l'autre, forcément, il sera à vendre… A bon entendeur…

Un grand merci au Centre Porsche de Vélizy pour nous avoir confié ce Speedster malgré les mauvaises conditions météo !

1 Pont Alexandre III et Grand Palais : il n'y a qu'en août qu'on peut s'arrêter n'importe où !

2 Arc de Triomphe : éviter de faire la photo au même endroit que tous les japonais qui font des selfies !

3 Place de la Concorde : je suis carrément sur la chaussée pour faire la photo ! Imaginez la même chose à 18h en septembre…

4 Tour Eiffel : une bonne heure plus tôt, j'ai essayé de faire cette photo sous la pluie, voiture capotée. Le tout était d'une infinie tristesse…



4



Le voici avant sa restauration : triste, non ?

ELÉMENTS CLÉS DE LA RESTAURATION COMPLÈTE

605 HEURES DE TRAVAIL, DONT 180 POUR LA MÉCANIQUE, 275 POUR LA CARROSSERIE ET 150 POUR LA PEINTURE

200 PIÈCES REMPLACÉES

dont, principalement :

- Amortisseurs
- Etriers
- Disques
- Plaquettes
- Roulements
- Etanchéité moteur
- Radiateur d'huile
- Canalisations d'huile
- Volant
- Pare-brise
- Aile arrière droite
- Ailes avant
- Jupe arrière
- Armature capote.

LA MÉCANIQUE

- Réfection moteur
- Réfection des deux demi trains arrière/avant
- Réfection réservoir
- Changement conduites et radiateur d'huile
- Réfection faisceaux compartiment avant et arrière
- Réfection du système de lave-glace
- Réfection du système de commande à main et pédalier

LA CARROSSERIE

- Déshabillage du véhicule, enlever la totalité des pièces qui sont amovibles/rendre la voiture à nu
- Changement des éléments (ajustage jupe arrière)
- Montage à blanc du véhicule
- Montage des nouvelles ailes avec ajustage
- Redressage de l'aile arrière gauche ainsi que des portes, capot voiture avant et arrière, enjoliveur inférieur, enjoliveurs gauche/droite arrière et pare-choc avant
- Peinture et préparation mise en apprêt
- Remontage voiture finale

Prix de la restauration : 60 833€ hors taxes



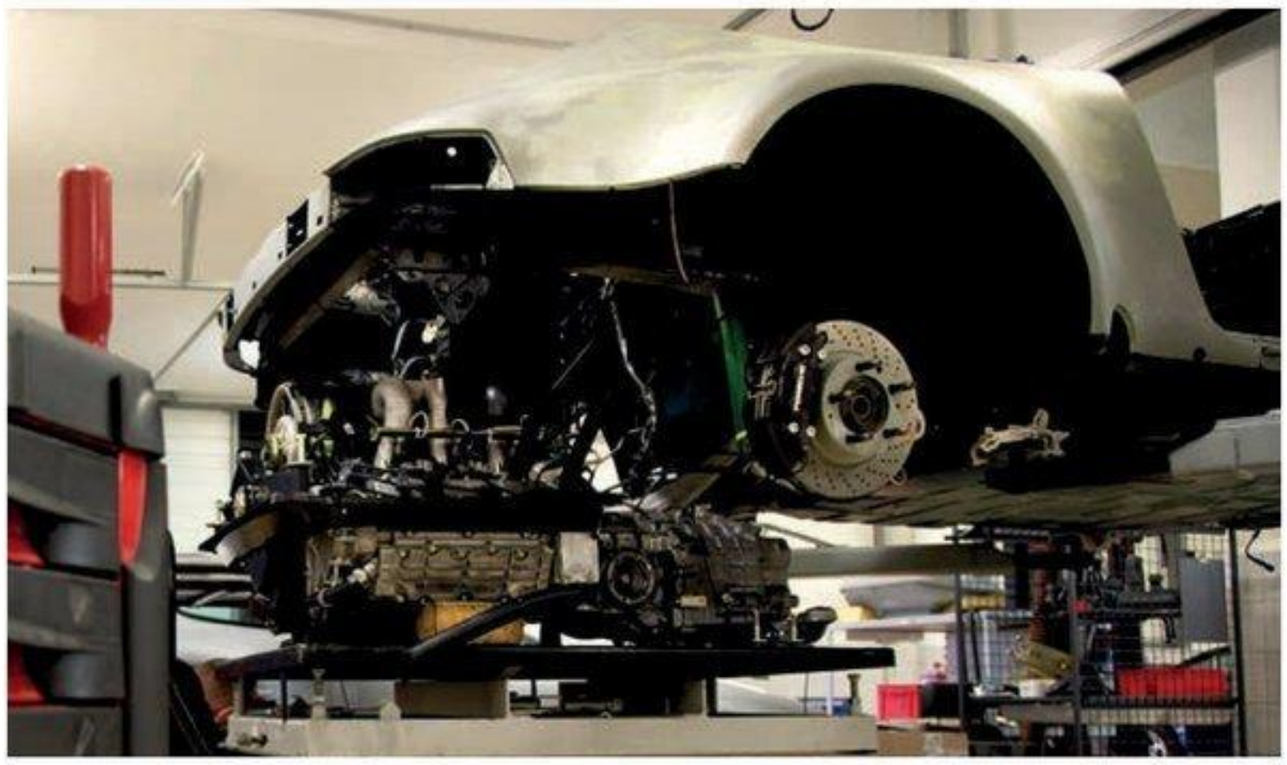
Pose de la capote



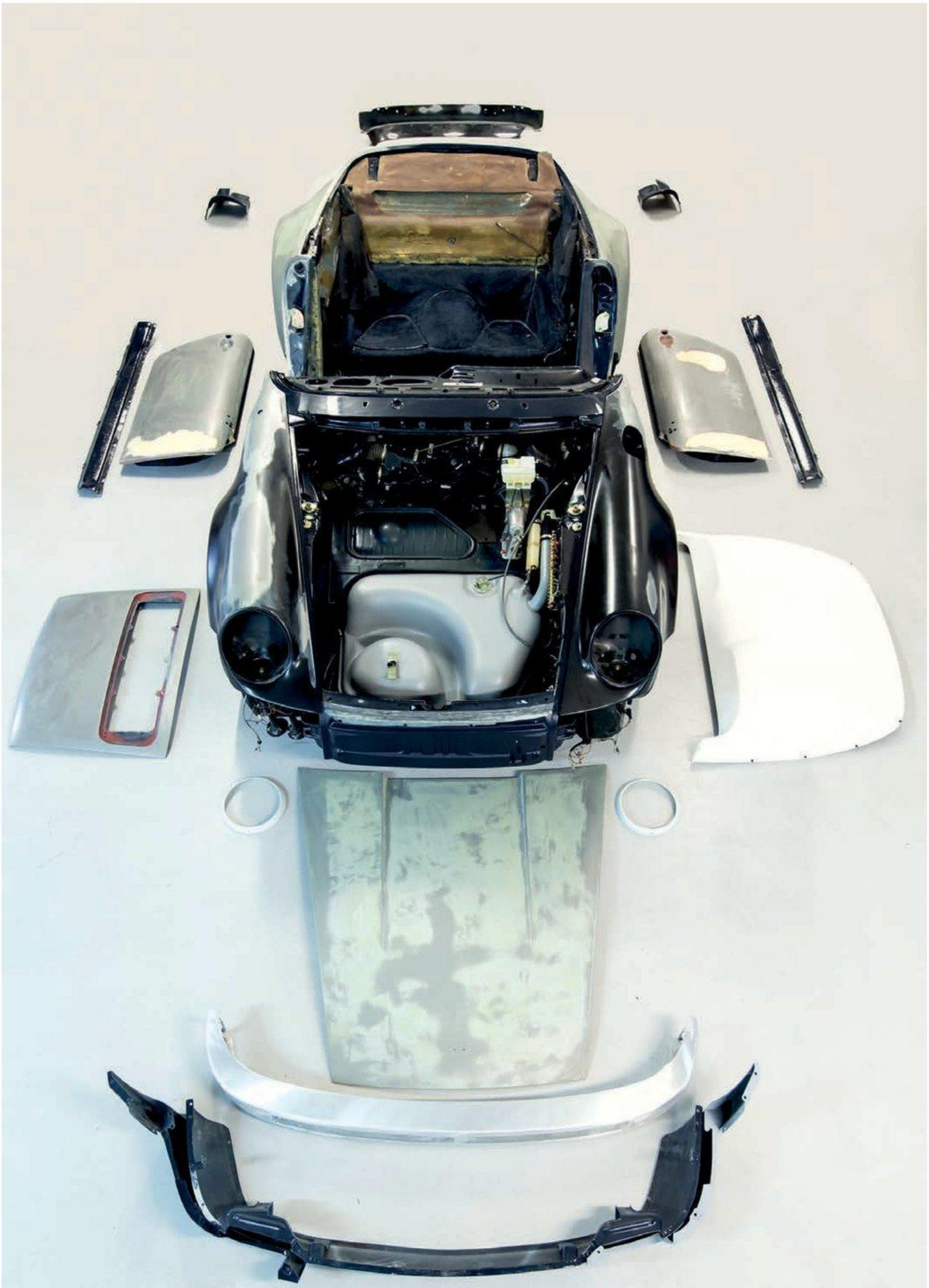
Mise en peinture, dark blue



Un gros travail également autour de la capote et sa coquille



A l'usine, l'assemblage moteur-caisse est appelé le mariage. Un grand moment ici aussi



Une photo qui parle d'elle-même, montrant l'étendue du chantier…



La mise à nu a été totale



Ne se croirait-on pas à l'usine ?



180 heures de travail ont été nécessaires, rien que pour le moteur



L'intérieur bleu marine est neuf, lui aussi



Il est beau, ce moteur 3,2 litres, une vraie horlogerie, qui sonne très bien !

Dépôt-vente • Achat • Conseils • Restauration • Stockage • Contrôle Technique • Livraison

Oldtimerfarm

+300 voitures de collection à vendre +100 photos / voiture sur www.oldtimerfarm.be



Porsche 911 2.0 T
Karmann Coupé 1968



Porsche 911 2.2 E
1970



Porsche 911 2.2 T
Targa 1971



Porsche 911 2.4 T
Targa 1972



Porsche 911-964
Carrera 4 Coupé 1992

JOURNEE PORTES OUVERTES 1 - 3 SEPTEMBRE 2017

Pourquoi venir ?

- +/-300 voitures à vendre
- rencontrez notre équipe
- conseils personnalisés achat & vente
- visitez notre atelier & showroom
- essai sur route possible
- entrée gratuit + parking



Où?

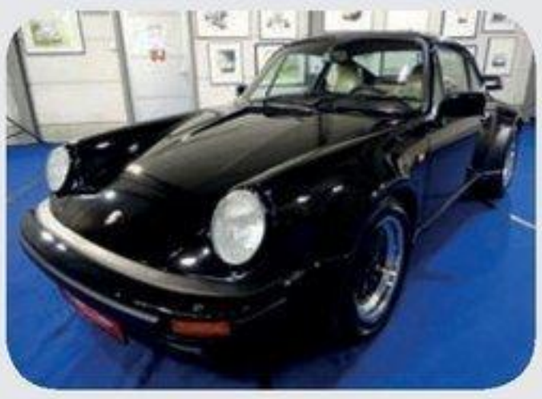
Oldtimerfarm
Steenweg op Deinze 51C
9880 Aalter
Belgique
du vendredi 1 septembre
au dimanche 3 septembre
10h-17h



Porsche 911
3.2 WTL Coupé 1983
Wide Turbo Look
Moteur d'origine
Prête à l'utilisation
Voiture européenne



Porsche 911
3.2 WTL Cabriolet 1985
Très rare, bonne état
Moteur d'origine
Carte grise belge



Porsche 911-930
3.3 Turbo G50 1988
Moteur d'origine
Très belle
Voiture européenne
Rare avec boîte G50 5V



Porsche 911-993
Carrera 4S 1995
Voiture européenne
Parfait état
Prête à l'utilisation
Bien documentée

Voiture à vendre ? Nous la vendons pour vous !

Votre contact personnel Xavier +32 472 40 13 38 Olivier +32 473 11 73 00

www.oldtimerfarm.be

Steenweg op Deinze 51C, 9880 Aalter - Belgique • info@oldtimerfarm.be

RENCONTRE | TEXTE ET PHOTOS : STÉPHANE SZANTAI



Le team de choc comprend Steve, Kevin Masson, Peter Malin et Nathan Cruz (de gauche à droite).

STEVE HOGUE
MISTER PERFECTION

AU SEIN DU MOUVEMENT PORSCHE AMÉRICAIN, UN NOM REVIENT RÉGULIÈREMENT DANS LES CONVERSATIONS : STEVE HOGUE ENTERPRISES. PERSONNAGE TALENTUEUX, STEVE SE PASSIONNE POUR LES ANCIENNES VOITURES DE SPORT ET DE COURSE. LES PORSCHE « CLASSIC » REPRÉSENTENT NÉANMOINS L'ESSENTIEL DE SES ACTIVITÉS !


1


2


3

La passion de Steve pour les voitures de sport et la marque Porsche en particulier remonte à son enfance durant les années 60, lorsqu'il habitait à Venice Beach, à quelques kilomètres de Los Angeles. Cette agglomération côtière accueillait alors l'atelier de Carroll Shelby, le créateur des fameuses AC Cobra notamment. « *Plusieurs amis de la famille et voisins travaillaient là-bas* », explique-t-il. Les autos sportives appartenaient donc à son environnement dans sa jeunesse. « *Mon père n'a jamais eu de voitures exotiques, mais il savait les apprécier. Bricoleur de nature, il possédait aussi un sacré talent de soudeur et il m'aidait régulièrement pour mes projets, comme modifier mes vélos par exemple !* »
Après avoir roulé au volant de "muscle cars" financièrement abordables, Steve achète une Porsche 911 SC 1979 européenne qu'il apprécie au plus haut point. Son premier atelier pro ouvert durant les années 90 se spécialise néanmoins dans les street rods (ces autos antérieures aux « fifties » transformées avec des mécaniques plus modernes). « *Le marché était excellent pour ces voitures à l'époque, ce qui explique ce choix* » précise-t-il. Par l'intermédiaire d'amis, il rencontre Kevin Masson, qui travaille toujours avec Steve aujourd'hui. Kevin œuvrait alors pour McCluskey Ltd., firme spécialisée dans les AC Cobra mondialement connues. Cette connexion permit à Hogue de retourner à ses premiers amours, les voitures de sport, via sa deuxième société : Steve Hogue Enterprises. Il pose ses boîtes à outils à Torrance près de L.A. en 1997, une belle progression comparée à son ancien atelier situé dans le garage de sa maison.

FIDÈLE À SES AMBITIONS

La mission de l'entreprise change au passage, Steve ouvrant ses services aux propriétaires de véhicules aussi divers que variés, son site internet indiquant :
« Carrosseries et reconstructions vintage – aluminium et métal ». Comme vous pouvez le voir sur les photos, notre héro reste fidèle à ses ambitions. Et les projets en cours suivent de nombreuses autres autos restaurées au top (dont une 356 de 1950 peinte en noir), permettant d'établir fermement la notoriété de la société. Parmi les chantiers de longue haleine, on retiendra notamment une réplique de Glöckler Porsche à moteur central. Walter Glöckler, un concessionnaire automobile basé à Francfort, construisit plusieurs voitures de courses à moteur Porsche durant les années 50, la barquette de Hogue Enterprises étant une reproduction du modèle Nr. 2. Celui-ci pesait 500 kilos et fonctionnait à l'aide d'un moteur 1500 cm^3 de 86 chevaux dopé au méthanol.
Même si Steve reste fervent de la marque Porsche, il précise sans équivoque que



4



5

«le marché est bon pour ces autos en ce moment, ce qui explique pourquoi de nombreux propriétaires me contactent régulièrement aujourd'hui. J'ai tendance à graviter autour des marchés qui se portent bien. Dans le passé, j'évitais de refaire les vieilles 356, car elles étaient rouillées, amochées et ne valaient pas grand-chose. Et puis elles sont lentement devenues recherchées, tout particulièrement les Pré-A, leur valeur permettant de les restaurer correctement de nos jours. » Le premier projet d'envergure de l'atelier fut un coupé 1955. Et soudain Steve s'est mis à fabriquer diverses pièces de carrosseries pour ces autos…
Comme on peut le voir sur les photos, l'atelier travaille en ce moment sur plusieurs projets notables, dont une Jaguar XK140 de 1955, un prototype de Lancia Aprilia 1949 et une AC Cobra de 1963. Bel assortiment… Mais penchons-nous sur les Porsche. Le châssis nu en restauration appartient à une RS61 de 1961, dont la carrosserie en alu sera refaite ultérieurement. A ses côtés, on aperçoit un second châssis en cours de reconstruction destiné à une 356 de 1953, une auto dans un état désolant. Steve Hogue Enterprises peut recréer ce type de plateforme, complète, sur commande spéciale du moment que le client fournisse les tubes de torsion d'origine. Pour ce projet, le team fabriquera aussi intégralement une coque, celle d'époque étant trop difficile à restaurer. « *La tôle de 1953 était vraiment abîmée ; donc l'option la plus simple était de conserver les tubes de torsion, les mettre sur une table et d'installer des panneaux dessus* », indique-t-il. Rien ne semble lui faire peur !
La liste continue avec une 911 R de 1968, réparée en compagnie d'une autre société de Torrance, Callas Rennsport. Ce coupé participa à de nombreuses compétitions depuis sa sortie d'usine, avec pour conséquence une usure évidente et quelques dommages suite à divers accidents. D'ailleurs, la carrosserie était légèrement distordue à son arrivée chez Hogue, ayant été impliquée dans un accident au Japon. Malheureusement, certaines réparations passées s'avéraient décevantes et un démontage complet divulgua une bonne dose de rouille. Bref, un projet pour le moins ambitieux !

1 Difficile à croire… Pourtant, l'ensemble des éléments du châssis de cette Porsche 1953 furent réalisés à la main, à l'exception des tubes de torsion d'époque.

2 Voici divers échantillons de pièces fabriquées par Steve Hogue Enterprises.

3 Quelques éléments de Porsche (et Iso Grifo) sont accrochés au plafond.

4 Sur cette RS61, certains tubes du châssis tubulaire s'avéraient incorrects, mais Steve et son team n'ont eu aucun souci pour solutionner le problème.

5 Deux cadres tubulaires servent à entreposer des coques de 356 Pré-A, en l'occurrence des modèles de 1951 (à gauche) et 1955 (à droite).



1

SORTIE DE GRANGE

D'autres véhicules attendent leur tour, dont un Speedster de 1957 trouvé dans une grange. Jamais démonté depuis sa sortie d'usine, son état est bon dans l'ensemble, en dehors d'un choc assez violent qui endommagea le museau en 1971. Steve conserve aussi deux 356 (entreposées sur des cadres tubulaires se détachant d'un mur!), à savoir des coupés de 1951 et 1955. Comme nous l'avons indiqué plus haut, la société produit certains panneaux de restauration pour 356 (principalement les Pré-A), dont l'avant complet, les pare-chocs, le capot arrière, les ailes et un tas d'autres pièces plus petites. Steve précise cependant qu'il a ralenti leurs constructions, car elles demandent un temps considérable. L'achat de métal et d'aluminium s'avère également difficile en ce moment, le marché étant saturé de matériaux importés – la confection de ces derniers n'est pas à la hauteur des espérances du team Hogue. Et malheureusement, trouver des produits «Made in USA» équivalents de qualité tient de la gageure. L'atelier de 250 m² accueille de nombreux outils et machines pour le moins antiques : English wheel, marteau à planer, marteau pilon, machine à former Pullmax, tours, fraiseuses, …
De quoi permettre à l'équipe de Hogue de réaliser la majorité des interventions sur place. A propos du team, Steve est entouré d'employés hautement qualifiés, en l'occurrence Kevin Masson, Peter Malin et Nathan Cruz. Flat 6 Magazine visite régulièrement Steve Hogue Enterprises, notamment lors de l'All Porsche Weekend (Cf. F6 Nr. 302), une expérience toujours fascinante.


2



3


4



5



6

Remercions Steve et son staff de tout cœur pour leur amour du travail bien fait et… des anciennes Porsche !

Steve Hogue Enterprises
22416 S. Normandie Ave,
Unit D – Torrance, CA 90502 - USA
www.stevehogueenterprises.com

1 Ayant participé à de nombreuses courses, ce rare coupé 911R a demandé une restauration intensive – il est sur le point de retrouver son éclat d'antan.

2 Plusieurs gabarits permettent de positionner chaque pièce lors de la restauration des 356.

3 Kevin Masson et Nathan Cruz maîtrisent parfaitement l'English wheel, outil bien connu des carrossiers « à l'ancienne ».

4 Ne cherchez pas de machines-outils ultra modernes dans cet atelier !

5 Découvert avec l'ensemble de ses numéros d'origine, ce Speedster 1957 a langui dans une grange depuis 1971 avant d'être livré chez Steve.

6 Parmi les projets ambitieux de la société, une réplique de Glöckler Porsche équipée d'un moteur central. Un chantier de titans !

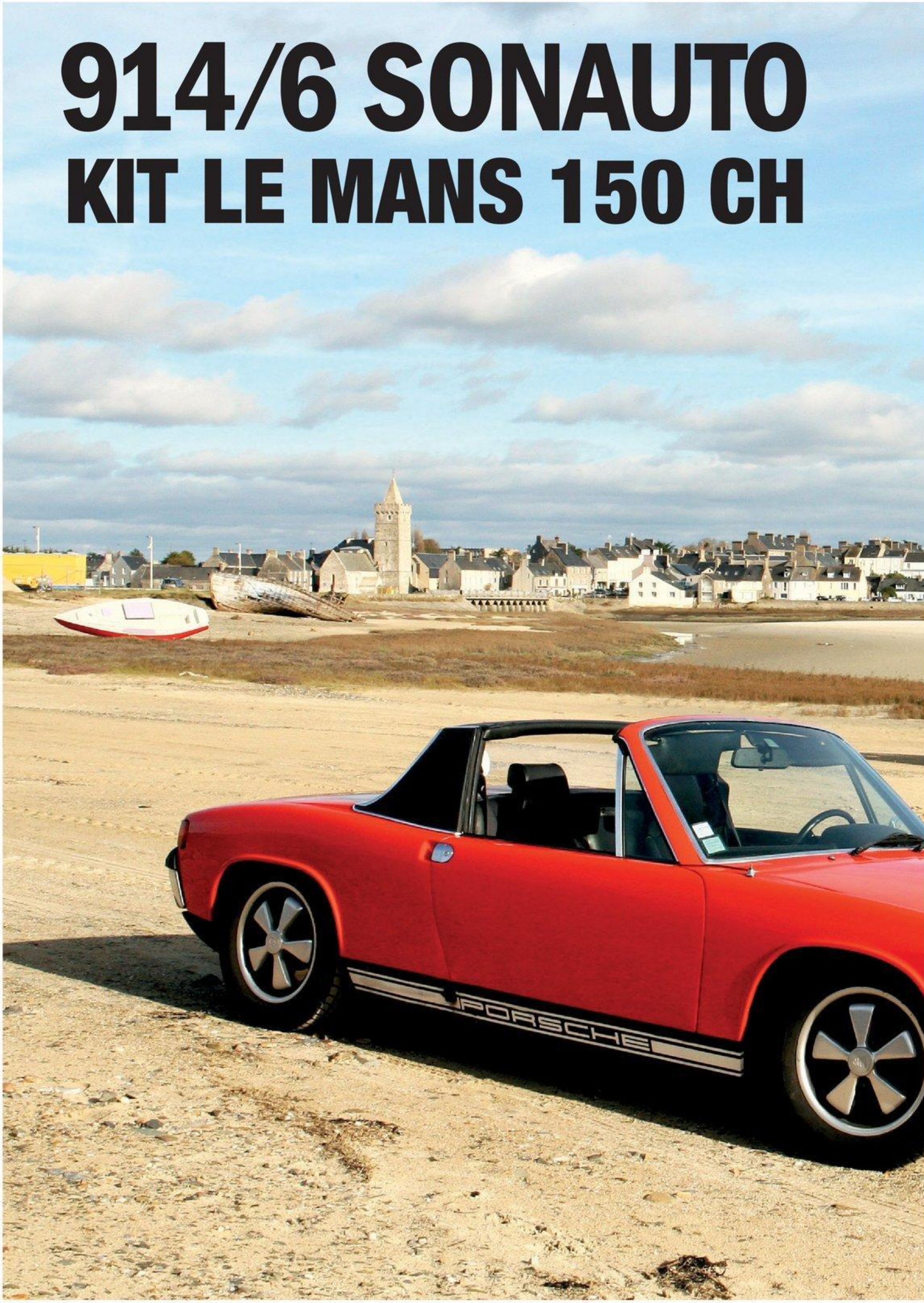
7 Chaque année au mois de mars, Steve Hogue Enterprises organise une Journée Portes Ouvertes lors de l'All Porsche Weekend.



7

TEXTE ET PHOTOS : THIERRY TESSON

914/6 SONAUTO
KIT LE MANS 150 CH



LORSQUE LA 914/6 SORT EN 1970, BEAUCOUP DE CLIENTS REGRETTENT LA RELATIVEMENT FAIBLE PUISSANCE DE SON MOTEUR QUI, AVEC 110 CV, EST LOIN DE POUVOIR METTRE EN VALEUR SES EXCEPTIONNELLES QUALITÉS ROUTIÈRES ; L'IMPORTATEUR FRANÇAIS DE L'ÉPOQUE, SONAUTO, PROPOSE ALORS DEUX NIVEAUX D'AUGMENTATION DE PUISSANCE DE LA MÉCANIQUE ADAPTABLES SOIT À LA LIVRAISON, SOIT SUR DES EXEMPLAIRES DÉJÀ LIVRÉS ; PENCHONS-NOUS SUR LES « ENTRAILLES » DE CETTE RARETÉ GRÂCE À LA COMPLICITÉ D'UN COLLECTIONNEUR.

GENESE

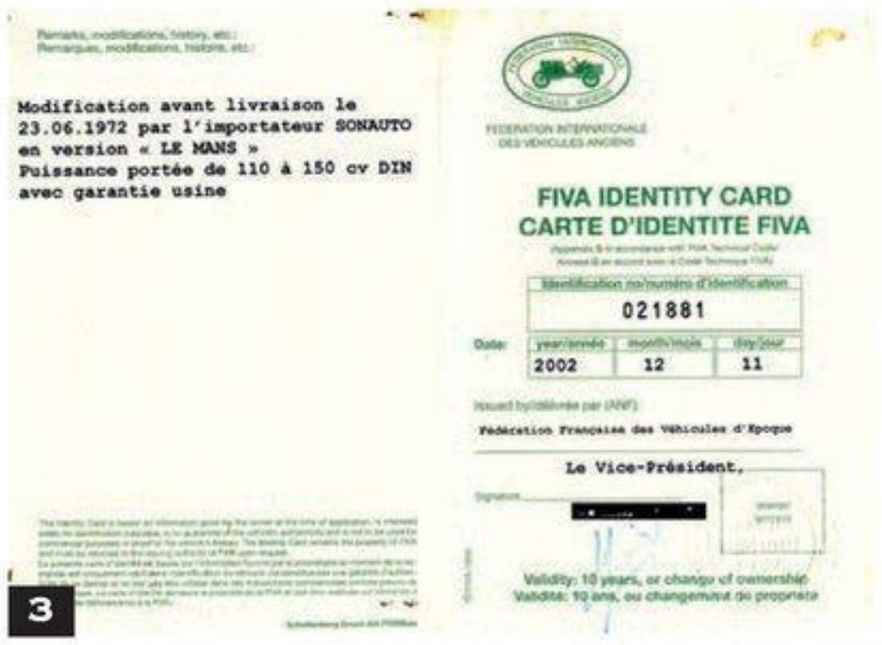
Afin que la 914/6 bénéficie d'une large publicité en France, l'importateur Sonauto en prépare une pour les 24 Heures du Mans 1970, le moteur voyant sa puissance portée de 110 à 200cv DIN. A la surprise générale elle remporte la catégorie GT tout en prenant une excellente 6 ème place au scratch ! Profitant de ce succès et afin d'en dynamiser les ventes, Sonauto propose alors à ses clients deux kits de préparation sur le modèle de série : un premier kit portant la puissance à 125 cv DIN, et un deuxième, dit « le Mans », la portant à 150cv DIN. Ce kit, qui ne se distingue nullement de l'extérieur (photo 1), peut être soit monté avant livraison soit sur un exemplaire ayant déjà roulé. Au final une quarantaine de kits, les deux versions confondues, sera vendue.
Sonauto aurait pu espérer en distribuer plus vu la publicité qu'il fit à l'époque en ajoutant à la publicité officielle de la marque un petit mot sur le kit (photo 2). De plus le client était bien traité puisque la preuve de la modification était écrite sur la facture Sonauto, la garantie usine étant conservée, comme le montre le document de la FIVA (passeport international) établi en 2002 (photo 3).
Combien reste-t-il de 914/6 ainsi équipées plus de quarante ans plus tard ? Certainement très peu, et ceci d'autant plus pour notre exemplaire qui comporte des spécificités le rendant encore plus rare, ce que nous verrons plus loin.



1



2



3

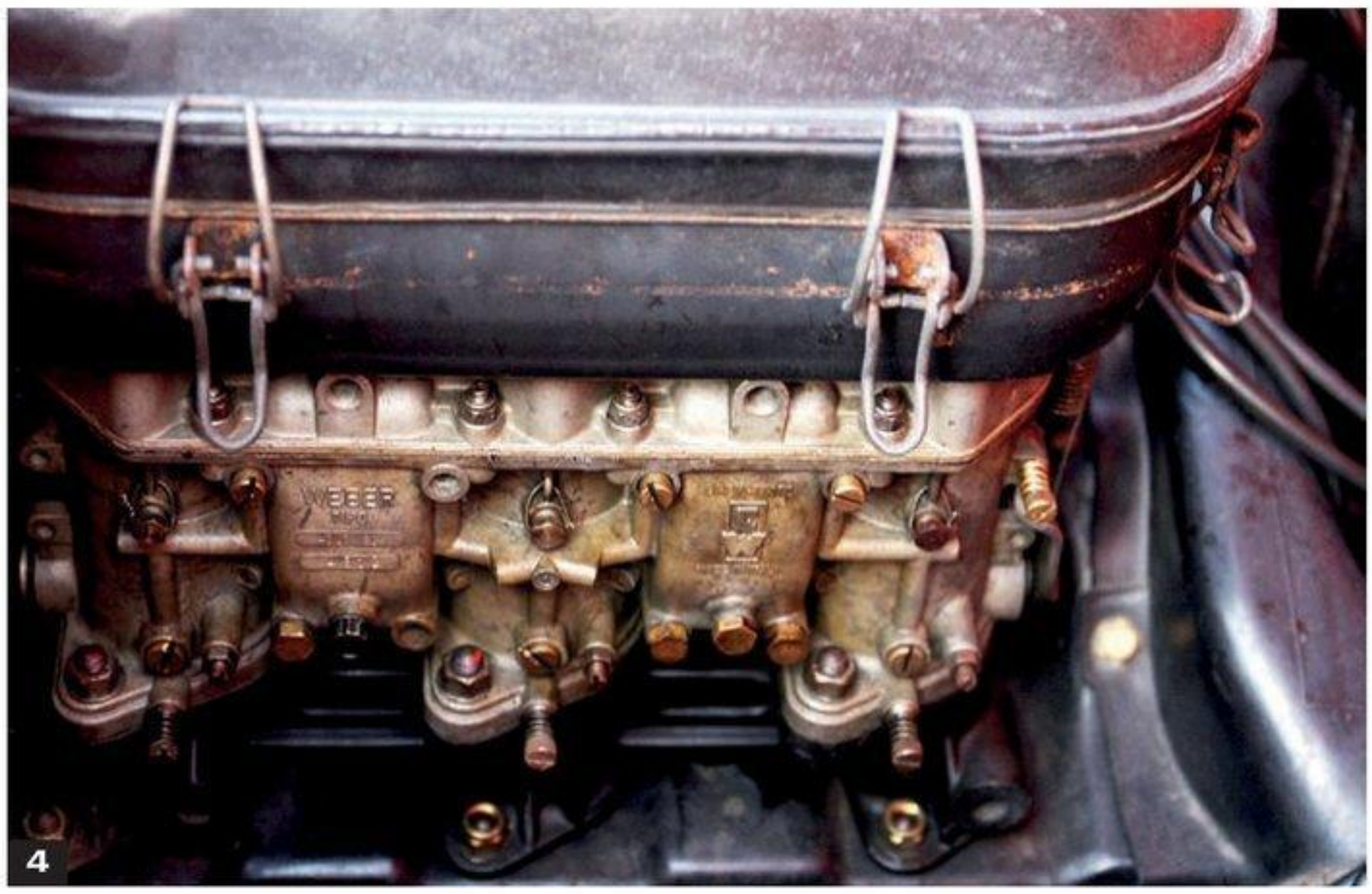
LES KITS

L'énorme filtre à air posé sur les carburateurs (photo 4) cache deux types de kits.
Le premier kit, qui augmente la puissance de 15 cv, porte sur un nouveau réglage des carburateurs et de l'admission, et la pose d'un nouveau pot d'échappement libéré. Pour tenir compte de l'amélioration des performances, une barre antiroulis est montée à l'avant. Le prix de ce kit vaut, en cas de montage avant livraison (converti en euros, non réactualisé) 150 euros, sachant qu'une 914/6, hors options, vaut 5600 euros en 1972.
Le deuxième kit comporte des modifications beaucoup plus profondes car, pour un coût de 735 euros monté avant livraison, Sonauto procède au :

- Remplacement des pistons par de nouveaux à plus forte compression.
- Remplacement des chemises.
- Remplacement des arbres à cames.
- Remplacement de l'allumeur par un modèle adapté à la nouvelle courbe de puissance.
- Remplacement du pot d'échappement par un modèle plus libéré.
- Pose d'une barre antiroulis.
- Renforcement du freinage.

LES MOTEURS

La présente étude concernant le deuxième kit, comparons les différences entre le moteur de série et le moteur préparé.



4

Moteur de série :
110 cv DIN à 5800 tr/mn avec un régime maximum limité à 6300 tr/mn.
Moteur kité :
150 cv DIN à 6500 tr/m avec un régime maximum limité à 7000 tr/mn.
Couple moteur de série :
16 mkg à 4200 tr/mn
Couple moteur kité :
17 mkg à 5000 tr/mn
On imagine que, compte-tenu de ces données théoriques (la puissance et le couple du kit étant obtenus à des régimes bien plus élevés que sur le modèle de série) les performances ne seront améliorées qu'en montant très haut les intermédiaires, avec moins d'agrément à bas régime.

CHÂSSIS

La barre antiroulis posée en complément et les freins renforcés suffisent-ils à pouvoir exploiter les nouvelles performances promises ?

PERFORMANCES

En fouillant dans ses archives, Bernard, le passionné propriétaire de ce magnifique exemplaire, a retrouvé les essais parus à l'époque dans le numéro 97 (sept/déc 1972) de la revue MOTEURS où Alain Bertaut comparait le modèle de série au modèle kité, José Rosinski faisait de même dans Sport-Auto

	Série 110 cv	Kitée 150 cv
Vitesses de pointe	213 km/h	215 km/h
400 m départ arrêté	5,7 s	15.0 s
1000 m départ arrêté	29 s	27,8 s
0/100 km/h	10,5 s	9,8 s
0/120 km/h	13,7 s	10,9 s
0/140 km/h	18 s	14,6 s
0/160 km/h	23,7 s	20 s
0/180 km/h	31,8 s	25,8 s
Temps/tour Montlhléry	4 min 20 s	4 min 13 s
Moyenne Monthléry	127 km/h	130 km/h
Reprises		
80/100 km/h en 3ème	3,2 s	3,2 s
80/100 km/h en 4ème	4,4 s	4,6 s
80/100 km/h en 5ème	5,4 s	5,5 s
80/120 km/h en 3ème	7,0 s	5,9 s
80/120 km/h en 4ème	8,7 s	8,5 s
80/120 km/h en 5ème	10,1 s	11,4 s

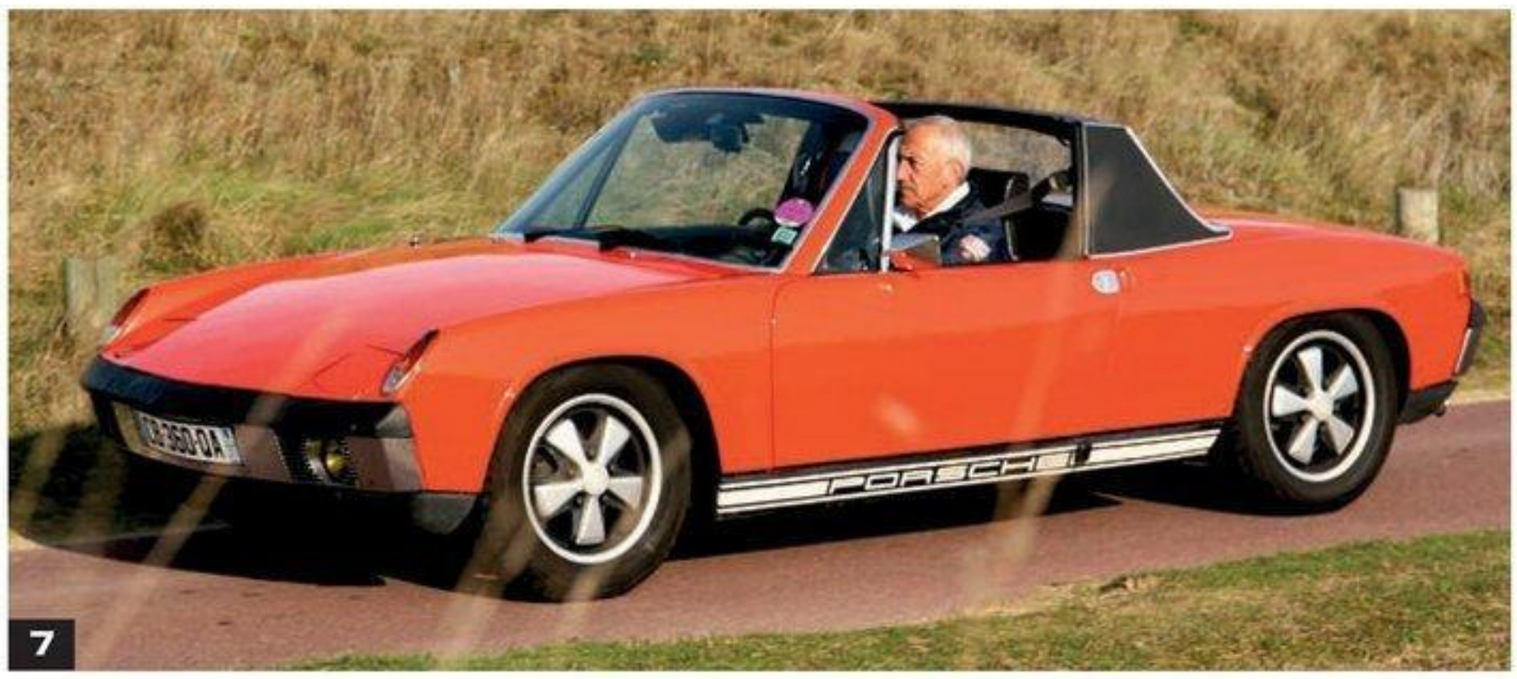
Les données théoriques sont donc confirmées avec de bien meilleures accélérations et un excellent temps pour la version kitée aux 0/180 km/h et 1000 m/ départ arrêté. Par contre, côté reprises, elles ne sont meilleures qu'au 80/120, en 3ème et 4ème, là où le moteur respire dans les tours. Côté sensations, nos deux journalistes/pilotes/ essayeurs tirent les mêmes conclusions, à savoir que la version kitée, grâce à sa barre antiroulis supplémentaire est beaucoup plus neutre, plus précise que la version de série, avec un excellent freinage, mais que côté reprises à bas régime, c'est nettement moins bon.


5


6

AU VOLANT

En entrant dans la voiture, je vois tout de suite qu'elle a été entretenue avec «amour» par son premier propriétaire, Bernard agissant de la même manière depuis deux ans, en deuxième main. Oui, vous avez bien lu, en 44 ans, cette 914/6 n'a eu que deux propriétaires, ce qui ajoute à sa rareté. Si elle a bien eu quelques retouches de peinture, elle est globalement « dans son jus » comme on dit. Bien installé dans le siège tissu, face au tableau de bord traditionnel (photos 5 et 6), à peine ai-je parcouru quelques centaines de mètres (non sans souci au démarrage pour passer la première à la commande en patte de chien, la boîte étant inversée par rapport à une 911 2.2, vu la disposition transversale du moteur) que je sens que cet exemplaire est très sain : direction précise, peu de roulis en virage, commandes douces, pas de bruits parasites. Et je confirme tout à fait les impressions des professionnels de l'époque : on sent que le gain de puissance du moteur n'apparaît que vers 5500 tr/ mn, et qu'alors il ne demande qu'à monter vers les 7000 tr/mn promis, ce que bien évidemment je me garderai d'atteindre par respect pour cet exceptionnel exemplaire... et Bernard, que l'on voit ici bien concentré au volant de sa beauté (photo 7). Si côté reprises en 5ème, à bas régime, on repart moins vite qu'avec une 914/6 de série, cela n'empêche pas le moteur d'accepter ce traitement sans hoqueter. Côté freinage, les disques de freins mériteraient de recevoir des plaquettes plus tendres afin d'obtenir des distances de freinage raccourcies sans avoir à appuyer fortement sur la pédale du milieu dépourvue évidemment d'assistance.


7

PARTICULARITES

Si aujourd'hui les 914/6 françaises ne courent pas les rues, sachant que 237 exemplaires ont été vendus en France, celles ayant subsisté avec le kit Sonauto « Le Mans » sont encore plus rares, notre exemplaire d'essai est peut-être unique... ! Je vous invite à relire le dossier technique sur les 914/6 à boîte mécanique et sportomatic, paru dans notre numéro 271 de septembre 2013, afin d'en connaître toutes les caractéristiques. Examinons les spécificités de ce châssis numéro 9142430160 livré le 23 juin 1972.

En 1972, la 914/6 n'est plus officiellement distribuée en Europe, mais seulement aux USA. Ici nous sommes justement en présence d'un modèle USA adapté aux normes européennes côté aspect extérieur, puisqu'il n'a pas les rappels de clignotants sur les côtés, mais a reçu par contre le sigle comprenant le VW (photo 8) alors que la version USA a seulement le sigle 914/6, image à laquelle tenait la marque dans le nouveau monde. Le S et le sigle Le Mans sont un clin d'oeil du propriétaire alors que le sigle Porsche, apparaissant sur la grille d'aération du moteur, est spécifique aux versions européennes (photo 9). Enfin, les dernières 914/6 (la « nôtre » est une des 80 dernières) ont reçu la colonne de direction des versions 2.0 quatre cylindres, la clé de contact n'est donc plus gauche sur le tableau de bord ; lorsque l'on ne le sait pas on pourrait penser à « une bidouillle », alors qu'il n'en est rien.

Je terminerai cet article en remerciant Bernard pour sa collaboration. Ce collectionneur éclectique possède également de belles anglaises et une japonaise. Mais pour lui, compléter son « écurie » par une 911 «Classic» devenait inévitable si bien que le jour où j'ai fait ce reportage, une 911 2.4T de 1972 venait juste de rejoindre sa 914/6 Le Mans. Je lui souhaite de belles virées avec les copains dans la Manche... et ailleurs !


8


9

AVENIR

Depuis une demi-douzaine d'années, les 914/6 sont recherchées, alors un exemplaire tel que celui-ci ne peut que faire rêver les collectionneurs à qui nous souhaitons bon courage pour en trouver une... dans cet état !

RS 2.7

AU GRAND PRIX HISTORIQUE DE BRESSUIRE

LES 24 ET 25 JUIN DERNIERS SE DÉROULAIT, À BRESSUIRE (DEUX SÈVRES), LE 12° GRAND PRIX AUTOMOBILE HISTORIQUE AUPRÈS DUQUEL PORSCHE EST REVENU EN TANT QUE MEMBRE «INVITÉ» ET REPRÉSENTÉ PAR LES CARRERA RS 2.7 DU CLUB RS DE FRANCE. LEQUEL CLUB EN A PROFITÉ POUR INAUGURER SA NOUVELLE TENUE DE «DUCKTAIL BOYS».

Le Grand Prix Historique célèbre chaque année le début de la course automobile dans le département avec notamment la première épreuve qui s'est déroulée à Bressuire en 1950 sur un circuit tracé au coeur de la ville. Le véritable Grand Prix s'est couru de 1951 à 1954 sur circuit homologué par l'ACF. Il réunissait les plus grandes marques : Citroën, Simca, Dyna-Panhard, Delahaye, DB, Maserati, Alfa Romeo, Ferrari, Talbot Lago, Aston Martin, etc. Les voitures, réparties en plusieurs catégories (de 750 cm3 à plus de 2 litres), se disputaient des courses acharnées et passionnantes. Les plus grands pilotes de l'époque ont roulé sur le circuit bressuirais et en ont fait sa renommée. La tragédie du 11 juin 1955 au 24 Heures du Mans mit fin à ces courses de voitures en ville. Jean Claude Fillon avait 7 ans lorsqu'il assista avec son père au 4° GP de Bressuire en 1954. Le bruit, la fureur, le claquement des échappements, l'odeur de l'huile de ricin, les grands noms des automobiles et marques mythiques ont marqué l'enfant.. au point que ce passionné, passionnant et enthousiaste Président de l'Association Auto Retro Bressuirais entreprit en 2004 de faire revivre cette aventure.
La manifestation actuelle, annuelle, réunit donc des véhicules d'époque, répartis en catégories Tourisme, Sport, Cyclecar et Monoplace, sur un circuit citadin, Alain Metayer, raccourci et dans le cadre de «démonstrations» dépourvues de tout chronométrage ou compétition. Autour de ce court circuit, tracé dans les rues, places et squares, se presse une foule connaisseuse, enthousiaste et où chacun se côtoie du paddock à la piste dans une franche et belle ambiance sportive et festive : départs type Le Mans, succession ininterrompue des plateaux respectifs sur des «runs» diurnes et semi nocturnes, remises de prix et récompenses... Chaque année, un plateau (et/ou des automobiles de prestige) est invité et c'est donc naturellement que Porsche, antérieurement victorieux à Bressuire avec la 356, a renoué avec son histoire locale : Président du Porsche Club RS de France, Jean Claude Bonhomme est revenu aux sources de sa passion automobile et de Porsche puisque c'est sur ce même circuit qu'il a assisté, enfant, aux prestations sportives de la 356... «Je l'aurai un jour, je l'aurai...» !!!

DUCKTAIL BOYS

Cette manifestation a donc permis le rassemblement d'une douzaine de Carrera RS 2.7 avec leurs propriétaires membres du Club, événement qui constitua de surcroit la première manifestation et le baptême de 'L'écurie 2.7 RS» et de ses membres les «Ducktail Boys» ! Cette écurie se propose de rassembler les propriétaires de RS 2.7 qui participeront aux manifestations de véhicules historiques de renommée nationale et internationale, en France et à l'étranger, avec des plateaux homogènes de



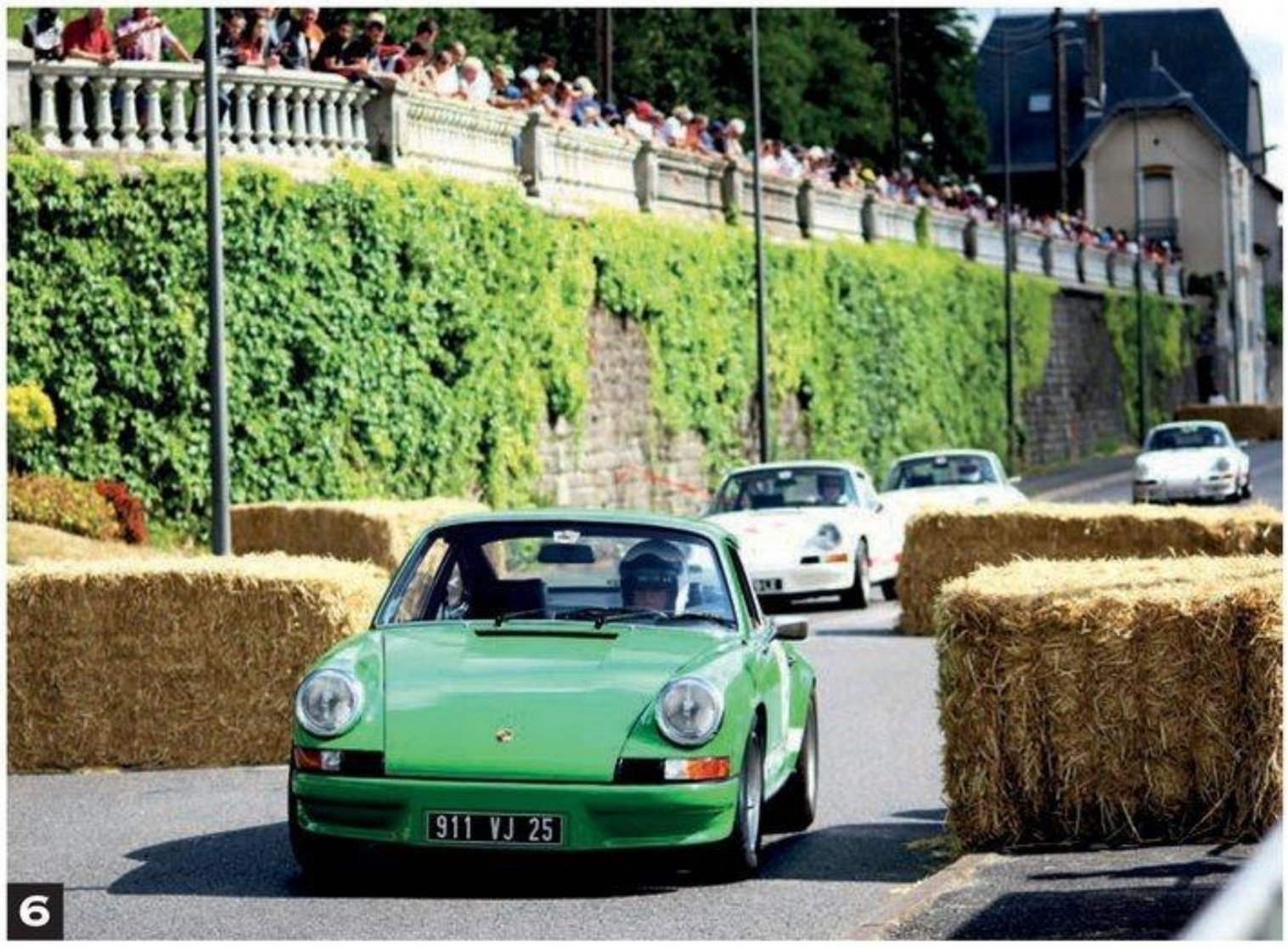
1


2


3


4


5



6



7

12 à 15 2.7 RS et 2.8 RSR, d'époque et en configuration d'origine. Cette belle initiative n'a d'autre but que la convivialité et l'amusement autour de cette auto «passion». A cet effet le Club RS et ses membres, pilotes participants, avaient mis les petits plats dans les grands : casques, gants, bottines, T-shirts, casquettes et combinaisons d'époque... parés des logos, inscriptions et insignes spécifiques permettant d'identifier au premier coup d'oeil un «Ducktail Boys»! Ca... on peut dire que l'écurie ''Ducktail Boys» avait fière allure sur la ligne de départ: abdomens rentrés, détermination absolue de faire bonne figure sur la piste et d'assurer un petit spectacle par des dépassements gentiment «convenus» lors d'un briefing préalable... le premier run a été abordé sereinement, se promettant de respecter à la lettre l'esprit «démonstration»... Et ça n'a pas duré longtemps ! Démonstration, démonstration... comme si la RS 2.7 incitait à un placide défilé ?! Très vite le rythme est devenu assez «soutenu», le croupion queue de canard ballotté au rythme des changements de directions et d'appuis, le moteur prenant allègrement ses tours endiablés sur les courtes portions droites dans le hurlement métallique, caractéristique d'échappements travaillés... Certains ont sorti le grand jeu : freinages tardifs avec nez de l'auto pointé aux points de corde, retravaillés à chaque passage... chacun «arsouillait» gentiment derrière son volant, se réjouissant de rattraper l'un ou l'autre pour une petite «baston» !
La fin des runs montrait bien l'intensité des coups de volant : descendant tour à tour de leur bolide, le cheveu collé et humide, visage rougi par l'effort et l'air faussement détaché... les commentaires allaient bon train : « t'attaquais toi ?, t'as vu mon «Meznarie»... il a de beaux restes hein ?? ». Chacun s'est en tout cas appliqué à ne pas mettre sa 2.7 en danger ! Le top : les runs nocturnes avec le ballet des (pleins) phares dans les queues de canard, les flammes courant derrière les échappements, à la retenue et au lever de pied, les jaillissements des flashs, les banderoles et autres points de repères vite évanouis dans la nuit... plus «course», tu meurs ! Un petit parfum de «24 Heures du Mans» flottait aussi dans les habitacles habituellement envahis par les effluves d'essence et d'huile chaude... Clap... clap... clap... les applaudissements, les yeux et les visages ravis de nos spectateurs d'un jour, des organisateurs, des bénévoles et des commissaires de piste et de sécurité... ont été la récompense. Qu'ils soient ici encore remerciés pour leur implication et leur organisation irréprochable. Quel inlassable plaisir aussi d'emmener cette RS 2.7 à la légèreté et la vivacité incomparables, au moteur largement assez puissant sur ce type d'exercice, qui permet à un petit peloton de voitures rares aux couleurs vives de s'exprimer joyeusement !! Longue vie au GP Historique de Bressuire et à l'Ecurie 2.7 RS et ses «Ducktail Boys»



8

1 C'est parti !

2 Des queues de canard bien alignées

3 La manifestation est multimarques, mais Porsche était spécialement honorée cette année

4 Tenue complète pour les "ducktail boys"

5 Jean-Claude Bonhomme harangue ses troupes

6 Le circuit est artificiellement tracé en ville

7 Le run de nuit a été très apprécié

8 Le club RS était fort bien représenté

Porsche Clubs

France

Fédération des Clubs officiels

BP 12081 Roissy en France - 95735 Roissy Charles De Gaulle Cedex

www.porscheclub.fr

Président : Claude Varon - Mail : claudevaron@porscheclub.fr

Secrétariat : Christophe Perrier - Mail : secretaire@porscheclub.fr

Commission de développement des clubs (adhérents/clubs) : Hervé Dujardin - Mail : hdujardin911@gmail.com

Racing

Club Porsche Motorsport
Président : Patrick Vegeais
20 rue Laugier - 75017 Paris
Tél : 06.07.58.96.25
Mail : motorsport@porscheclub.fr
www.motorsport-porscheclub.fr

8-9 sept. : Le Mans Bugatti : Roulage & Endurance 2 h

Classic

Club 911 Classic
Président : Philippe Bertrand
10 chemin Margarits - 31180 Rouffiac-Tolosan
Tél : 06.13.70.64.97
Mail : 911-classic@porscheclub.fr
www.911classic-porscheclub.fr

3 sept. : Circuit de Cadours Laréole

22-24 sept. : la 911 CLASSIC en Alsace

Club 914 de France
Président : Ludovic Lacroix
634 Rue des Varrats
42560 Boisset Saint Priest
Mail : 914@porscheclub.fr
www.club914.fr

29 sept.-1er octobre : Week end «le géant de Provence» (mont Ventoux)

Club 924/944/968 France
Président : Alain Simon
8, rue des Ecoles - 79260 La Creche
Tél: 06.73.04.13.83.
Mail : 924944968@porscheclub.fr
www.924-944-968-porscheclub.fr

16-17 sept. : Rallye d'Automne

Club 928
Président : Alex Blieux
103, rue du palais blanc - 60370 Saint-Félix
Tél : 06.76.55.00.68
Mail : contact@928-porscheclub.fr
www.clubporsche928.fr

9-10 sept. : Sortie Sud-Ouest

Registre

Club RS de France
Président : Jean-Claude Bonhomme
1073 chemin de la Sablière
13630 Eyyragues
Tél : 06.03.81.68.12.
Mail : info@porscheclubrsdefrance.com
www.porscheclubrsdefrance.com

Club Spyder et Speedster
Président : Xavier Petit-Jean-Boret
Mail : contact@spyder-speedster-porscheclub.fr
www.spyder-speedster-porscheclub.fr

3 sept. : The Good Ride - Paris - Rallye de bienfaisance

Régionales

Club Alsace
Président : Michel Bossert
Hôtel "Les Jardins d'Adalric"
19, rue du Maréchal Koenig - 67210 Obernai
Tél : 03.88.47.64.47 - 06.50.47.47.26
Mail : alsace@porscheclub.fr
www.alsace-porscheclub.fr

Club Aquitaine
Président : Bruno Colledani
7, rue Albert Camus 33700 Mérignac
Tél : 05.56.97.07.16 / 06.98.24.20.08
Mail : aquitaine@porscheclub.fr
www.aquitaine-porscheclub.fr

8-10 sept. : Porsche Passion Cap-Ferret

Club Atlantique
Président : Patrick Chauvet
Domaine des fontaines - 17340 Yves
Tél: 06.88.78.00.75.
Mail : atlantique@porscheclub.fr
www.atlantique-porscheclub.fr

4-10 sept. : Les Plages du Débarquement, Normandie

16-17 sept. : Le Rallye des Remparts

30 sept. : Dîner et visite

Club Auvergne
Président : Marc Payan
7 Boulevard Léon Malfreyt
63000 Clermont-Ferrand
Tél: 06.81.46.68.08.
Mail : contact@auvergne-porscheclub.fr
www.auvergne-porscheclub.fr

3 sept. : karting à Bourg-Lastic

16 sept. : Circuit Ladoux

17 sept. : Charade Classic

15-17 sept. : Week-end Les Volcaniques

Club Bourgogne-Franche Comté
Président : Thierry Cortial
BP 90086
21703 Nuits Saint Georges Cedex
Tél: 06.18.35.44.30
Mail : contact@bfc-porscheclub.fr
www.bfc-porscheclub.fr

9-10 sept. : Sortie dans le Morvan

24 sept. : Sortie gourmande

Club Bretagne-Pays de Loire
Président : Claude Griffon
33 rue Marie Curie
44230 St Sébastien sur Loire
Tél: 06.81.82.46.47
Mail : bretagne-paysdeloire@porscheclub.fr
www.bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr

Club Centre
Présidente : Dominique Desbordes
18, boulevard Pierre Segelle
45000 Orléans
Tél: 06.03.69.02.02
02.38.54.49.95
Mail : centre@porscheclub.fr
www.centre-porscheclub.fr

24 sept. : 17ème sortie Porsche et Harley

Club Champagne-Ardenne
Président : Christophe Bousrez
4, rue Marcel Dassault
51430 Tinqueux
Tél: 06.10.44.34.47
Mail : champagne-ardenne@porscheclub.fr
www.champagne-ardenne-porscheclub.fr

Club Corse
Président : Yves Murati
Immeuble Gazzo - RN 193
20600 Furiani
Tél: 06.14.19.09.46
Mail : corse@porscheclub.fr
www.corse-porscheclub.fr

10 sept. : Remember september

22-24 sept. : Visite usine STUTTGART

Club Lorraine
Président : Philippe Watelet
Novotel - Route d'Hauconcourt
57280 Maizieres Les Metz
Tél: 06.37.10.99.42.
Mail : lorraine@porscheclub.fr
www.lorraine-porscheclub.fr

Club Méditerranée
Président : Jean-Paul Viala
27, rue des roseaux
34 750 Villeneuve les Maguelonnes
Tél/Fax: 04.67.69.48.92.
06.63.77.02.00.
Mail : mediterranee@porscheclub.fr
www.mediterranee-porscheclub.fr

8-10 sept. : Week end dans les Cévennes

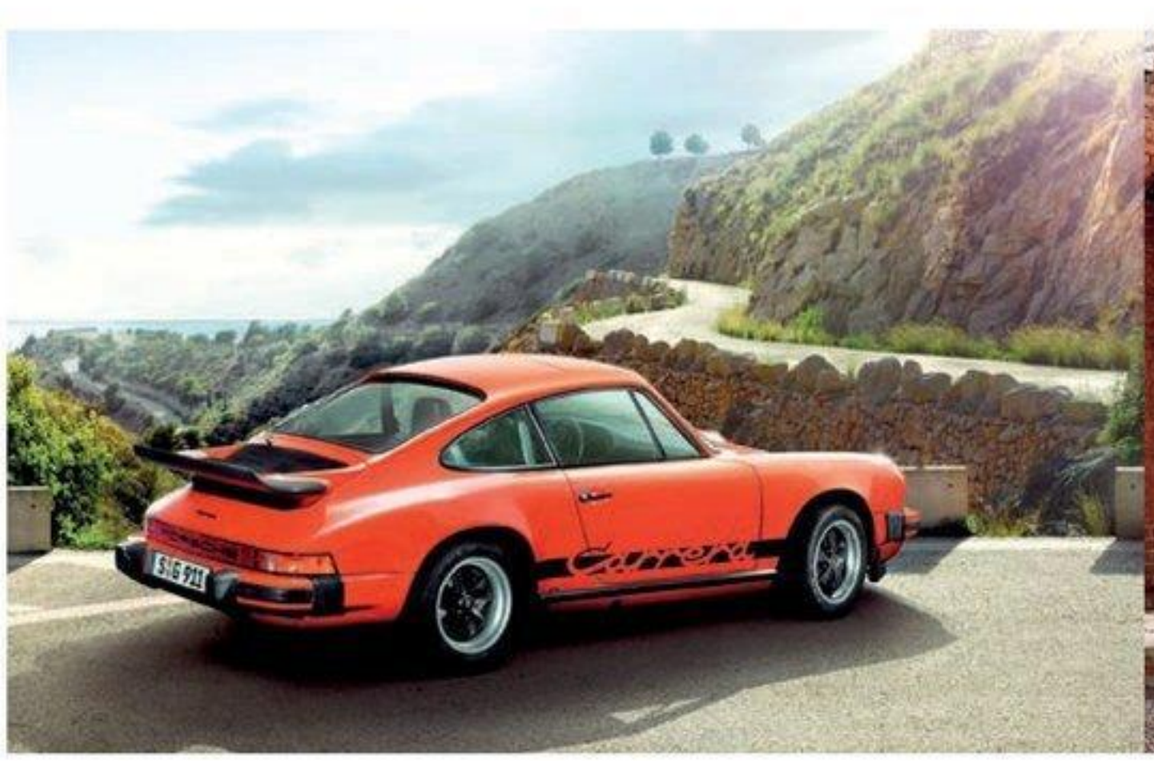
17-25 sept. : Porsche Tour de la botte Italienne (les Pouilles)

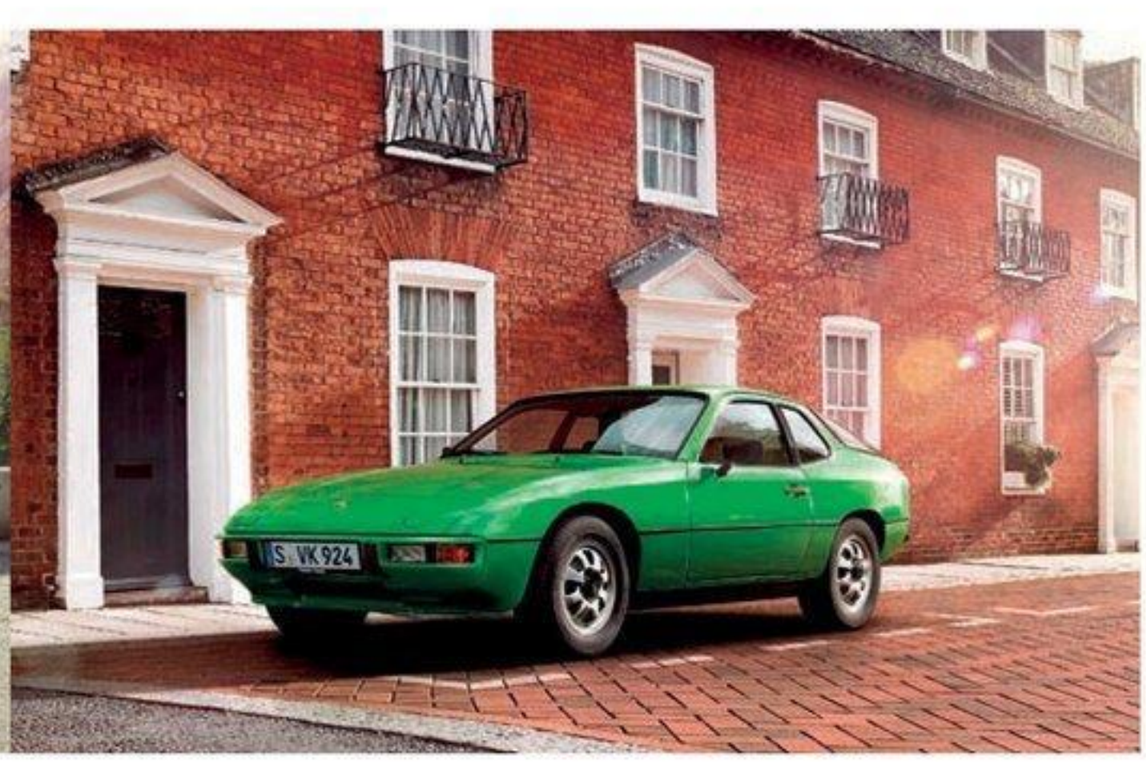
23-24 sept. : 4ème Nougat Cup (PC Portes de Provence)

Club Monaco
Président : Enrico Caruso
33 rue de Millo
98000 Monaco
Tél: 06.78.63.56.56
Mail : monaco@porscheclub.fr
www.monaco-porscheclub.fr

Club Nord-Picardie
Président : Thierry Rocq
126 rue de la Louvière
59000 Lille
Tél: 06.80.40.02.23
Mail : nord-picardie@porscheclub.fr
www.nord-picardie-porscheclub.fr

10 sept. : Pique-Nique à 10 €





Club Normandie
Président : Jackie Mille
L'enclos - 14410 Bernieres le Patry
Tél: 06.73.26.05.25
Mail : normandie@porscheclub.fr
www.normandie-porscheclub.fr
3 sept. : Garden Party
9-11 sept. : Goodwood Revival
10 sept. : Circuit Bugatti Le Mans
23 -24 sept. : Salon Auto Moto Retro à Rouen
23 -24 sept. : Perros Guirrec et sa Bretagne

Club Paris
Président : Philippe Bretille
9 Rue de Bellevue - 95160 Montmorency
Tél : 06.08.96.53.55
Mail : paris@porscheclub.fr
www.paris-porscheclub.fr
8-9 sept. : Circuit Bugatti - Le Mans
15-16 sept. : Porsche Club Paris Rallye
24 sept. : 17ème sortie Porsche et Harley

Club Pays de Savoie
Président : Alain Cornier
38, rue des moissonneurs
73290 La Motte Servolex
Tél. 06.12.41.54.46
Mail : paysdesavoie@porscheclub.fr
www.savoie-porscheclub.fr
2 eptembre : Classique des Alpes
8-10 sept. : Provence «Couvent des Minimes»
16 sept. : Sortie «Repas étoilé» en Haute Savoie
17 sept. : Montée du Ventoux
23 sept. : Balade en haute Savoie
23-24 sept. : 4ème Nougat Cup

Club Portes de Provence
Président : Christophe Perrier
19, boulevard Marre-Desmarais
26200 Montélimar
Tél: 06.18.57.31.25
Mail : portesdeprovence@porscheclub.fr
www.portesdeprovence-porscheclub.fr
9-10 sept. : week-end + golf à Pont Royal
23-24 sept. : 4ème Nougat Cup

Club Rhone Alpes
Président : Georges Clavier
43, montée du château d'eau
38690 Flacheres
Tél. 06.48.06.40.15
Mail : rhonealpes@porscheclub.fr
www.clubporsche-ra.fr
3 sept. : Rallye Classic et moderne
9-11 sept. : Cap sur Arcachon
15-17 sept. : 5ème Edition des Volcaniques
14-17 sept. : Les Grands Lacs Italiens
16 sept. : Pistes Michelin Ladoux
23 sept. : Circuit de Barcelone Catalunya
23-24 sept. : Les Puys Auvergnats
23-24 sept. : 4ème Nougat Cup

Club Roussillon
Président : Gilles Strobel
30 rue Charles Pozzi - 66000 Perpignan
Tél: 06.09.53.24.84.
Mail : roussillon@porscheclub.fr
www.roussillon-porscheclub.fr
3 sept. : RVA à Canet en Roussillon
8 sept. : Circuit F1 de Barcelone
9-10 sept. : 5è Ch'ti Classic
16-17 sept. : Sortie aux Baux de Provence
22-24 sept. : 911 Classic 2017
23-24 sept. : 4ème Nougat Cup

Club Toulouse-Gascogne
Président : Michel Sutra
71, impasse de la Bourgade - 31670 Labège
Tél: 06.77.16.47.48
Mail : toulouse-gascogne@porscheclub.fr
www.toulouse-gascogne-porscheclub.fr

Club Tourcoing
Président : Hervé Dujardin
31 rue de l'adjudant Leroy - 59200 Tourcoing
Tél: 03.20.03.36.11 / 06.08.92.77.21
Mail : tourcoing@porscheclub.fr
www.tourcoing-porsche.fr
9-10 sept. : 5è Ch'ti Classic à Hardelot
24 sept. : Journée sur le circuit d'Abbeville

356

356 Club de France
Président : Pierre Gosselin
54 rue Perronet - 92200 Neuilly sur Seine
Tél: 01.47.89.80.25/Fax: 01.47.89.80.65
http://356.typepad.fr



Étrangers

Club Austral
Président : Franck Aranda
18, Impasse Matutina
97424 Le Piton Saint Leu
Tél : 02 62 34 09 95 - 06 92 31 71 47
www.porsche-club-austral.com

Club Belgium
Grand'Route/Grote baan 395
B 1620 Drogenbos - Belgique
Tél: +32 2 37 17 910
www.porsche-club-belgium.be

Club Classic Belgique
Oude baan 39 - 2530 Boechout
Tél: +32.34.55.08.94
Mail : info@porsche.classic.club.be
www.porsche-classic-club.be

Club Francorchamps
Président : Hugues Vanderbecken
Contact : Henry Krings
Tél: +32.496 357000
Mail : henry@porscheclubfrancorchamps.be
www.porscheclubfrancorchamps.be

Club Classic Luxembourg
Président : Marc Olsem
www.porsche-classic-club.lu

Club Luxembourg
Président : Jean-marie Kuborn
4, Kreitzgaass L 5485 Wormeldange-Haut
Tél/fax : 00.352.76.90.60.
www.pcl.lu

Club Andorra
Président: Josep Coma
Xalet Coma, rue La Sobrevia
AD 500 Andorre La Vielle - Andorre
Tél : 00 376 324 500
www.clubporscheandorra.ad

Club Porsche 356 de Suisse
Président: Frank Baumann
Mail: frank_baumann@hotmail.com
www.porsche-356-club.ch

Club Porsche 3 Lacs
Président: Francis Angéloz
Rue de Buren 66 - 2504 Bienne - Suisse
Tél : +41 78 710 28 30
www.cp3lacs.ch

Club Jura
Bellevoie 18 - CH 2800 Delemont
Tél : 00.41.32.422.21.39
www.porsche-club-jura.ch

356 Espagne
Président: Andreu Casas
Calle Roger de Lluria 118, 5º 2ª
08037 - Barcelona
www.porsche-club356spain.com

Pays Basque et Navarre
Contact : Jose ramon Amorena de Auz
Tél : 00 346 79 47 69 06
www.clubporschepaisvascoynavarra.com

Club Great Britain
Cornbury House, Cotswold Business Village,
London Road, Moreton-in-Marsh,
Gloucestershire GL56 0JQ
Mail : cluboffice@porscheclubgb.com

Registro Italiano Porsche 356
Président: Renzo Ponzanelli
Via Faustinella 3-7
25015 Desenzano del GARDA (BS) – Italie
Tél : + 39 392 9735146
www.registroitalianoporsche356.it

Club 356 Portugal
Président: Joao De Castro
Av. Do Lago, 510
2765-420 Estoril - Portugal
Tel: +351 91 356356 1
www.porsche-club-356-portugal.pt

La vie des Clubs

Porsche Clubs France

Dans le cadre du partenariat entre la fédération des clubs Porsche de France et Flat 6 magazine, nous vous proposerons désormais, chaque mois, une double page dans laquelle les clubs pourront raconter ou annoncer leurs événements.



Le Porsche Club Champagne-Ardenne au Spring Meeting 2017 !

Malgré les multiples sorties touristiques et circuits déjà organisées tout au long de l'année, le Porsche Club Champagne-Ardenne est venu en force pour participer au Spring Meeting édition 2017 ! Ce ne sont pas moins de 12 voitures (du Boxster à la GT3 RS) et 24 participants dont la présence d'une équipe de la concession Sonauto de Reims qui ont répondu présent pour ce week-end mémorable, convoi mené par le Président du club, Christophe Bousrez.
Au programme, roulages le samedi dans différentes sessions adaptées au niveau de chacun, pauses bien méritées pour reprendre de l'énergie (pour les pilotes comme pour les montures) au stand Sonauto puis la soirée organisée par la Fédération des Clubs Porsche de France où Marc Joly nous a fait l'honneur de sa présence et de sa bonne humeur !

Porsche Club Champagne Ardennes

Des bulles dans le Bordeaux...

Du 1er au 5 juin, profitant d'un week-end de Pentecôte rallongé, les champenois décident d'aller découvrir une autre belle région connue dans le monde entier pour ses vins exceptionnels, le bordelais.
Jeudi, c'est la journée de liaison, nous évitons la région parisienne du petit matin et ses célèbres bouchons (pas les mêmes qu'à Reims ou Bordeaux !) en passant par Troyes - Sens - Orléans. Le premier arrêt pour le déjeuner s'effectue au Moulin de Saussaye à L'Île-Bouchard. Nous privilégions souvent les restaurants à la campagne car les prix sont très compétitifs, les repas simples mais souvent excellents et aussi parce qu'on peut facilement garer les Porsche en toute sécurité.
Jeudi soir nous arrivons à notre hôtel où nous allons rester pour quatre nuits (pratique). Nous descendons à l'hôtel La Citadelle à Blaye. Très bel établissement au bord de la Gironde, au cœur de cette magnifique fortification de Vauban, proche de Bordeaux avec un grand parking privé et où la prestation fut excellente aussi bien pour les chambres que pour le restaurant. Vendredi c'est la visite de Bordeaux. Un ami, directeur de l'imprimerie de Sud-Ouest, nous prête son parking sécurisé. C'est de cet endroit que le bus découvrable, appelé aussi «promène couillons!», vient nous chercher pour faire la visite guidée.
C'est un bon moyen pour découvrir une ville. En fin de matinée petite promenade dans le centre-ville puis c'est un très bon repas à la Brasserie Bordelaise. L'après-midi c'est le retour en trainant sur les quais (c'était la période de "Bordeaux fête la Garonne") pour remonter jusqu'au pont Chaban-Delmas, proche de l'imprimerie.
Samedi, le temps est plus maussade mais cela ne nous empêche pas d'aller jusqu'à Lacanau-Océan où nous avions plus l'impression d'être en Bretagne qu'ailleurs ! Ensuite, superbe repas à Pauillac, au Café Lavinal, puis l'après-midi c'est la visite de la propriété du Château Haut-Marbuzet où nous avons été reçus par Monsieur Duboscq en personne. Encore merci à lui pour la qualité de son accueil et sa gentillesse.
Dimanche matin, visite de la citadelle de Blaye et l'après-midi en route vers Saint-Emilion où nous avons pu garer nos Porsche dans la cour du Château Cadet-Pontet. Encore merci à ce vigneron d'avoir accepté nos voitures car il est impossible de garer 15 Porsche un dimanche après-midi dans cette belle ville.
Le lundi ce sera le retour en Champagne après trois belles journées complètes et surtout dans une ambiance extraordinaire avec toujours ce grand plaisir de se retrouver autour de notre passion pour les flat-six.







La Fédération des clubs Porsche de France se digitalise

Depuis janvier 2017, la Fédération des clubs Porsche de France a désormais sa page éponyme sur les réseaux sociaux. Si construire sa présence en ligne n'est pas une mince affaire, la Fédération compte aujourd'hui plus de 6000 abonnés. Dans cette dynamique, elle organise les «Académies du numérique» qui ont eu lieu les 18 et 19 mars 2017 à Paris pour inciter les 28 clubs à créer une page Facebook et ainsi construire leur présence en ligne. La majorité des clubs ont répondu présent et ont désormais une page Facebook alimentée régulièrement par les différents événements organisés. L'objectif de la page de la Fédération est de créer une synergie entre la Fédération et les pages des différents clubs. Ce dynamisme permet de promouvoir les grands événements mais aussi de fédérer tous ceux qui partagent la passion des Porsche. Aujourd'hui, la Fédération, grâce à sa page et aux différentes pages des clubs, continue d'accroître sa visibilité en ligne. Cette montée en puissance s'accompagne d'une véritable prise de conscience de l'impact des outils de communication numériques mais aussi de l'importance de la confidentialité. En effet, les bonnes pratiques web sont mises en place pour garantir la sécurité des clubs, des membres et des modèles Porsche. À ce titre, toutes les plaques d'immatriculation et les visages sont floutés sur les photos pour le respect de la confidentialité et du droit à l'image des adhérents. La deuxième édition des « Académies du numérique » est programmée pour fin octobre. Rejoignez nous sur notre page Facebook : www.facebook.com/federationporscheclubfrance

Arthur Perrier, Community Manager de la Fédération des clubs Porsche de France.



Le Porsche club Bourgogne Franche Comté : le cœur à la fête

Le club Porsche Bourgogne Franche-Comté avait décidé d'organiser sa traditionnelle fête annuelle dans le massif du Jura. En cette matinée du samedi 13 mai 2017, c'est une soixantaine de voitures qui se retrouvent sur le parking des « Vedettes du Saut du Doubs » à Villers-le-Lac, à un jet de pierre de la frontière suisse. La météo est mitigée : un soleil timide alterne avec des passages nuageux susceptibles d'arroser un peu la région.

A 11h15, les 120 participants se dirigent vers l'embarcadère afin de prendre place sur les 2 bateaux, qui au fil des bassins du Doubs, vont nous acheminer à proximité du spectaculaire saut de la rivière. Une averse violente et soudaine perturbe un peu l'accès à bord mais l'apéritif de bienvenue offert par les équipages ramène la sérénité. La promenade et le déjeuner peuvent commencer dans la bonne humeur !

Après ¾ d'heure de navigation, nous parvenons au débarcadère : un petit sentier aménagé nous conduit au dessus de la chute, impressionnante en cette saison après des précipitations importantes. Dans un tonnerre assourdissant, des tonnes d'eau bouillonnante se précipitent de plusieurs dizaines de mètres de hauteur dans le bassin de réception avant de poursuivre plus tranquillement leur cours vers Besançon…

Deux road-books sont proposés pour l'après-midi : un parcours réduit de 70 km passant par la Suisse, un second de 100 km pouvant (devant ?) être associé au premier, les deux permettant de découvrir de bien jolies petites routes du Jura. La pluie parfois violente perturbera malheureusement la promenade…

En fin d'après-midi, tous les participants se regroupent à Malbuisson sur le parking de l'hôtel « Le Lac », pour un diner/animation. Tout ce petit monde (125 personnes) prend place dans la magnifique salle à manger qui nous est réservée dans l'établissement. En final d'un diner, d'une excellente tenue, arrosé de vins locaux (qui ne font pas nécessairement l'unanimité des gosiers bourguignons !), nous avons le plaisir d'assister au one man show d'un artiste jurassien, à la fois musicien, chanteur et humoriste. Nous garderons tous en mémoire son «Mes Morilles» (histoire tragique d'un poulet aux morilles…sans morilles !), interprétation très personnelle du « Memory » de Barbra Streisand ou encore son « piquouseur de grippe A », d'après « le poinçonneur des Lilas » de Gainsbourg…

Le dimanche matin, après un copieux buffet, vient l'heure de la séparation. Certains équipages resteront encore plusieurs heures dans la région afin de visiter quelques curiosités locales (le château de Joux, le Parc Polaire de la Petite Chaux, les sources du Doubs à Mouthe, le village médiéval de Nozeroy…). Cette fête du club a été l'occasion d'accueillir de nouveaux membres au sein de notre communauté porschiste et de renforcer la cohésion des anciens qui ont toujours plaisir à se retrouver. Par ailleurs les routes du Jura constituent un magnifique terrain de jeux pour nos flats, même (et surtout ?) lorsqu'elles sont humides ! Thierry Cortial, notre président élu en janvier, est entré sereinement dans ses nouvelles fonctions. Gageons que la prochaine édition 2018 sera riche en rencontres nouvelles et en plaisir partagé.





LA COTE DE FLAT 6 MAGAZINE

OLDTIMERS 1964-1973

COMMENT LIRE LA COTE ?

CONCOURS
Etat proche du zéro défaut, digne d'un concours à l'américaine, où le moindre boulon est raide de neuf. Soit une restauration complète, soit un pedigree exceptionnel avec faible kilométrage.

PARFAIT ÉTAT
Très belle auto, en parfait état de marche, plutôt vendue par un professionnel, ou pouvant justifier d'un excellent pedigree. Impérativement en configuration complète d'origine.

BON ÉTAT
Modèle dans la bonne moyenne, roulant sans problèmes, mais ne pouvant pas cacher son âge. Plutôt le prix de particulier à particulier.

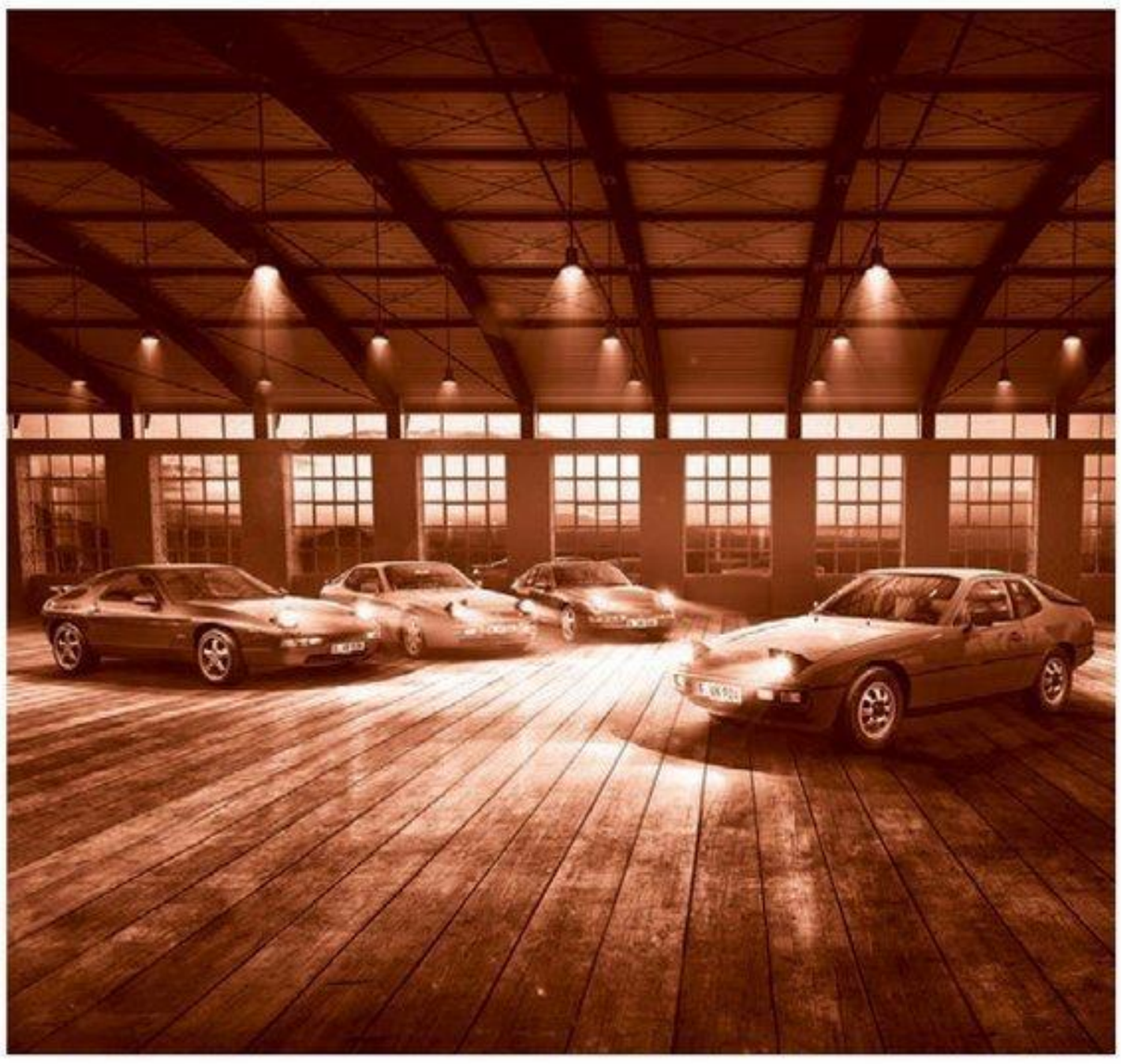
ETAT MOYEN
Exemplaire un peu fatigué, nécessitant une belle cure de remise en forme avant de pouvoir repartir pour un tour.

A RESTAURER
Impossible de reprendre la route sans un passage chez un carrossier ou chez un spécialiste pour refaire la mécanique.

MODÈLE	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
911 2.0	1964	600 000	350 000	300 000	250 000	200 000
911 2.0	1965/1967	300 000	200 000	150 000	125 000	100 000
912	1965/1969	80 000	55 000	25 000	17 000	10 000
911 L 2.0	1968	150 000	100 000	55 000	40 000	30 000
911 T 2.0	1969	140 000	100 000	50 000	35 000	25 000
911 S 2.0	1967/1968	300 000	220 000	140 000	100 000	70 000
911 E 2.0	1969	150 000	110 000	75 000	50 000	30 000
911 S 2.0	1969	320 000	230 000	150 000	100 000	80 000
911 T 2.2	1969/1971	140 000	110 000	60 000	30 000	20 000
911 E 2.2	1969/1971	150 000	115 000	55 000	35 000	20 000
911 S 2.2	1969/1971	260 000	190 000	120 000	90 000	70 000
911 T 2.4	1971/1973	150 000	110 000	60 000	40 000	30 000
911 E 2.4	1971/1973	160 000	120 000	60 000	45 000	35 000
911 S 2.4	1971/1973	260 000	195 000	110 000	70 000	50 000
2.7 RS Touring	1973	800 000	600 000	400 000	300 000	200 000
2.7 RS Light	1973	1 000 000	800 000	600 000	400 000	300 000

MOTEURS AVANT

MODÈLE	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT
924 2.0 125 ch	1976/1985	7 500
924 Turbo 170 ch	1979/1980	16 000
924 Turbo 177 ch	1981/1984	16 500
924 Carerra GT	1981	97 000
924 S 150/160 ch	1986	12 500
944 160/163/165 ch	1982/1989	11 000
944 S	1987/1988	16 500
944 S2	1989/1991	18 000
944 S2 Cabriolet	1989/1991	29 000
944 Turbo 220 ch	1985/1988	28 500
944 Turbo Cup 250 ch	1988	50 000
944 Turbo 250 ch	1988/1991	36 500
944 Turbo Cabriolet	1991	40 000
968	1992/1995	28 000
968 Club Sport	1993/1995	49 000
968 Cabriolet	1992/1995	30 500
928 240 ch	1978/1982	31 000
928 S 300 ch	1980/1983	23 000
928 S 310 ch	1984/1986	24 000
928 S4 320 ch	1987/1991	30 500
928 GT 330 ch	1989/1991	43 500
928 GTS 350 ch	1992/1995	58 000



YOUNGTIMERS 1974-1998

COMMENT LIRE LA COTE ?

CONCOURS
Etat proche du neuf, modèle en configuration strictement d'origine, pouvant soit avoir été restauré entièrement, soit avoir été parfaitement conservé avec un faible kilométrage.

PARFAIT ÉTAT
Très beau modèle en parfait état d'origine. Faible kilométrage. Plutôt vendu par un professionnel.

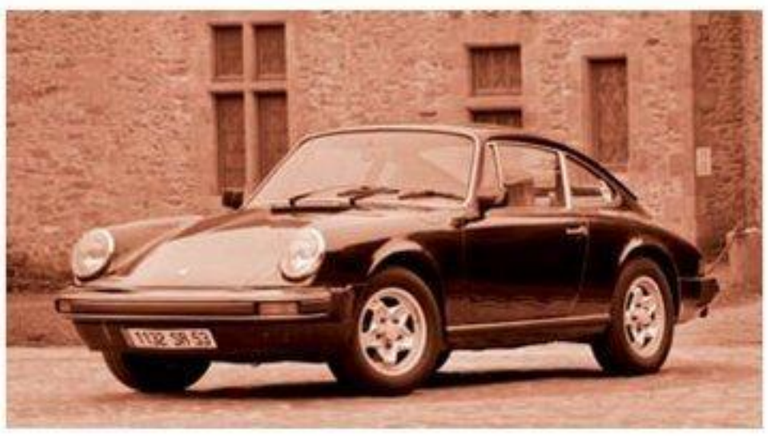
BON ÉTAT
Modèle dans la bonne moyenne, avec un kilométrage normal, roulant sans problèmes. Plutôt le prix de particulier à particulier.

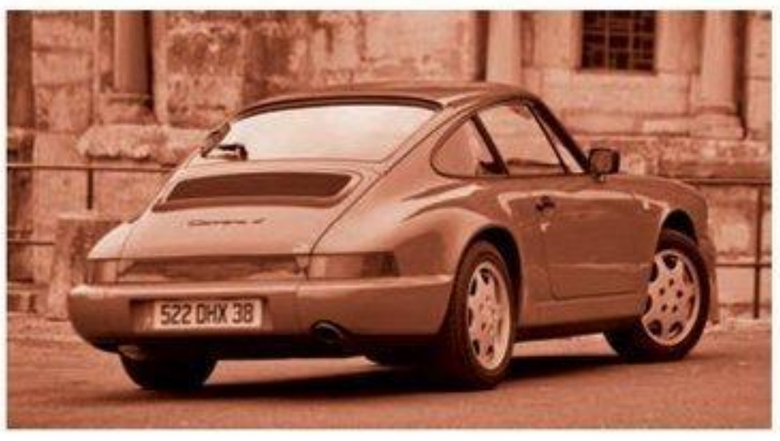
ETAT MOYEN
Modèle quelque peu fatigué et pouvant difficilement le cacher. Gros kilométrage, mais pas de frais majeurs à prévoir.

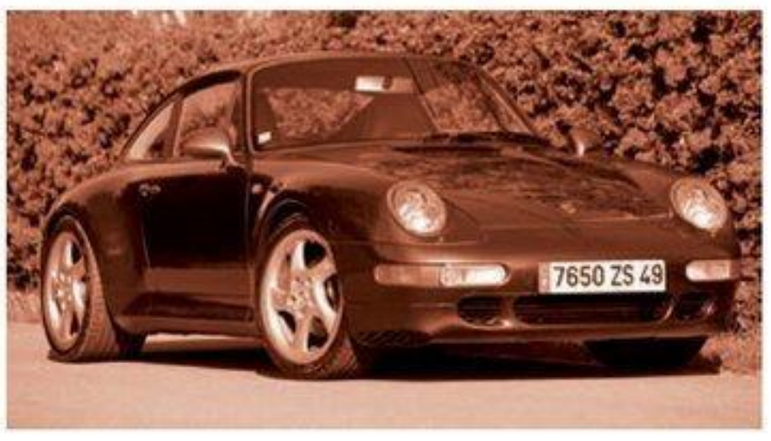
A RESTAURER
Comme son nom l'indique, modèle très fatigué ou accidenté, ne pouvant rouler en l'état.

KILOMÉTRAGE NORMAL
5 ans : 75 000 km / 10 ans : 125 000 km
15 ans : 160 000 km / 20 ans : 185 000 km

MODÈLE	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
911 2.7	1974/1977	70 000	53 000	25 000	15 000	10 000
911 S 2.7	1974/1977	90 000	62 000	30 000	20 000	15 000
Carrera 2.7	1974/1975	300 000	208 000	100 000	50 000	30 000
930 Turbo 3.0	1975/1977	270 000	215 000	100 000	60 000	40 000
912 E	1976	60 000	41 000	20 000	10 000	6 000
911 Carrera 3.0	1976/1977	135 000	93 000	45 000	30 000	15 000
930 Turbo 3.3	1978/1988	180 000	120 000	70 000	40 000	30 000
911 SC	1978/1983	65 000	50 000	30 000	20 000	15 000
911 SC Cabriolet	1982/1983	70 000	57 000	30 000	20 000	15 000
911 Carrera 3.2 915	1984/1986	70 000	54 000	30 000	20 000	15 000
911 Carrera 3.2 Cabriolet 915	1984/1986	85 000	62 000	30 000	20 000	15 000
911 Carrera 3.2 G50	1987/1989	90 000	65 000	31 000	20 000	15 000
911 Carrera 3.2 Cabriolet G50	1987/1989	100 000	72 000	35 000	25 000	15 000
959	1987/1988	2 000 000	1 100 000	800 000	500 000	-
911 Carrera 3.2 Speedster	1989	300 000	250 000	150 000	110 000	-
930 Turbo 3.3 BV 5	1989	230 000	185 000	80 000	40 000	30 000
930 Turbo Cabriolet	1987/1989	220 000	166 000	90 000	40 000	30 000
964 Carrera 4	1989/1994	75 000	58 000	35 000	22 000	17 000
964 Carrera 2	1990/1994	75 000	57 000	35 000	22 000	17 000
964 Carrera 2/4 cab	1990/1994	80 000	61 000	40 000	25 000	20 000
964 Targa	1990/1994	90 000	72 000	45 000	30 000	25 000
964 RS	1992	300 000	250 000	120 000	80 000	50 000
964 Turbo 3.3	1991/1992	200 000	138 000	70 000	50 000	40 000
964 Carrera 2 Turbo Look Cabriolet	1992/1993	200 000	130 000	70 000	50 000	30 000
964 Carrera 4 jubile	1992	200 000	145 000	80 000	60 000	40 000
964 Speedster Carrera 2	1993	300 000	212 000	110 000	80 000	
964 Turbo 3.6	1993/1994	310 000	250 000	150 000	100 000	
993 272 ch Carrera	1994/1995	80 000	62 000	38 000	30 000	
993 272 ch Carrera 4	1995	80 000	65 000	38 000	30 000	
993 272 ch Carrera Cabriolet 2/4	1994/1995	90 000	69 000	42 000	32 000	
993 RS	1995/1996	450 000	290 000	205 000	155 000	
993 Turbo	1995/1998	240 000	175 000	100 000	80 000	
993 285 ch Carrera 2	1996/1998	80 000	70 000	38 000	30 000	
993 285 ch Carrera 4	1996/1998	80 000	71 000	38 000	30 000	
993 Targa	1996/1998	100 000	81 000	50 000	40 000	
993 285 ch 2/4 Cabriolet	1996/1998	100 000	82 000	50 000	40 000	
993 Carrera 4S	1996/1998	130 000	100 000	57 000	45 000	
993 GT	1996/1997	2 000 000	1 400 000	700 000	500 000	
993 Carrera S	1997/1998	130 000	105 000	60 000	49 000	
993 Carrera 4S/2S X51	1997/1998	150 000	120 000	65 000	50 000	
993 Turbo S	1998	500 000	350 000	250 000	160 000	







TARGA
Pour les lunette souple, compter 40% de plus que pour un coupé, et même 50% pour les 912 ! Pour les Oldtimer Targa avec toit en dur, le prix est équivalent entre Targa et Coupé. Pour les caisses G, idem, les Targa valent plus cher que les coupés (5 à 10 %).



LA COTE DE FLAT 6 MAGAZINE

LES RÉCENTES

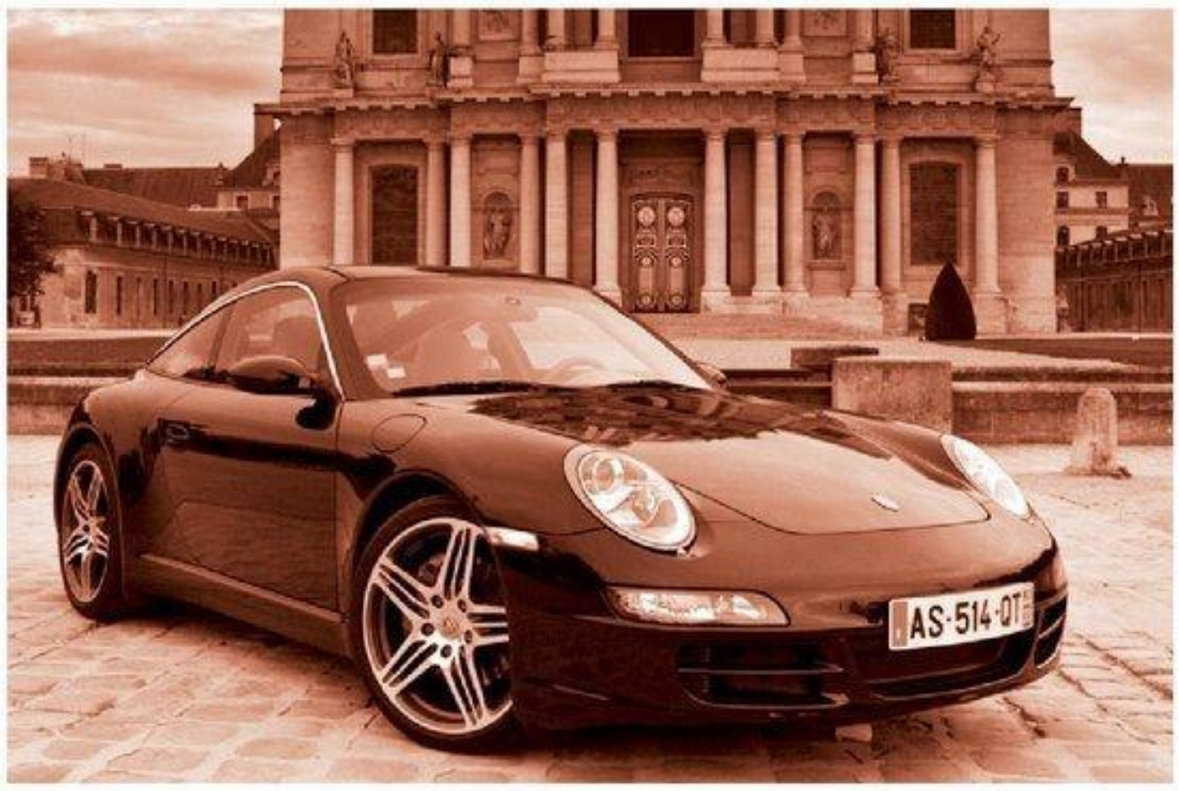
1996 À NOS JOURS
TOUS MOTEURS REFROIDIS PAR EAU

COMMENT LIRE LA COTE ?

PARFAIT ÉTAT
Modèle irréprochable, kilométrage sous la moyenne, totalement d'origine, et plutôt vendu par un professionnel. Options nombreuses ou intéressantes.

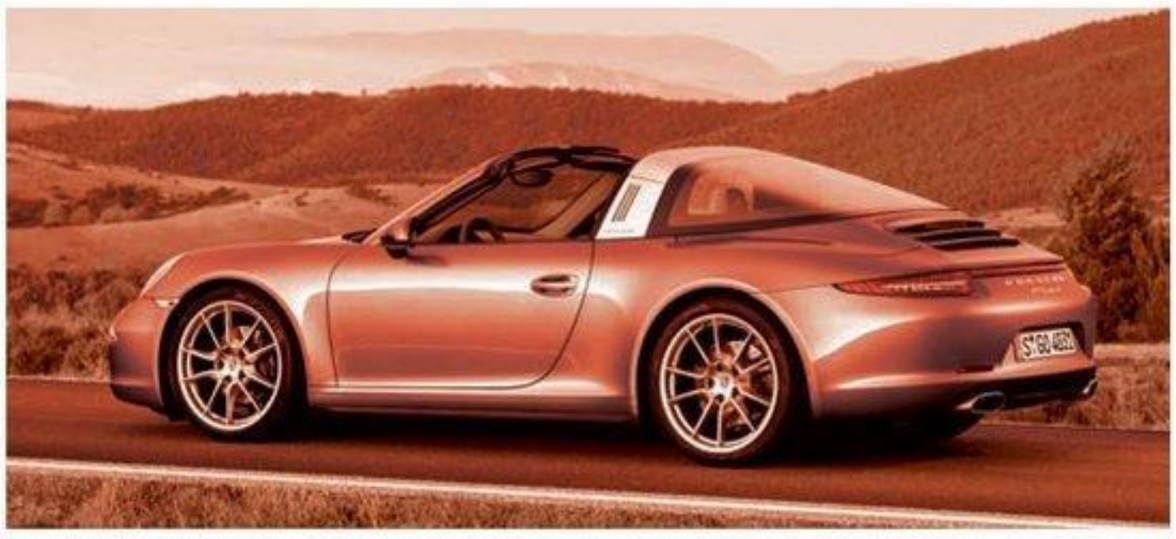
BON ÉTAT
Avec un kilométrage normal, plutôt vendu par un particulier.

KILOMÉTRAGE NORMAL
5 ans : 75 000 km / 10 ans : 125 000 km
15 ans : 160 000 km / 20 ans : 185 000 km



MODÈLE	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	BON ÉTAT
Boxster 2.5	1997/1999	14 000	8 000
996 3.4 Carrera 2	1997/2001	30 000	21 000
996 3.4 Carrera 4	1998/2001	30 500	21 500
996 3.4 Carrera 2 Cab	1997/2001	31 500	21 500
996 3.4 Carrera 4 Cab	1998/2001	31 500	21 500
996 Millennium	2000	42 000	34 000
996 GT3 360 ch	2000/2001	94 000	74 000
Boxster 986 2.7 220 ch	2000/2002	16 500	9 500
Boxster 986 S 252 ch	2000/2002	18 000	13 000
996 Turbo	2000/2005	69 000	57 000
996 GT2 462 ch	2001/2003	160 000	120 000
996 3.6 Carrera 2	2002/2004	34 000	26 000
996 3.6 Carrera 4	2002/2005	36 000	26 000
996 3.6 Carrera 2 Cab	2002/2004	37 000	29 000
996 3.6 Carrera 4 Cab	2002/2005	37 000	29 000
996 Targa	2002/2005	39 500	29 500
996 Carrera 4S	2002/2005	47 000	35 000
Boxster 986 2.7 228 ch	2003/2004	17 500	11 500
Boxster 986 S 260 ch	2003/2004	21 000	16 000
996 GT3 381 ch	2003/2005	105 000	85 000
Carrera GT	2003/2006	860 000	660 000
996 GT3 RS	2004	225 000	145 000
Boxster 986 S 550	2004	31 500	26 500
996 Anniversaire	2004	61 000	51 000
996 Carrera 4S Cab	2004/2005	53 000	45 000
996 Turbo Cab	2004/2005	74 000	64 000
996 GT2 483 ch	2004/2005	310 000	240 000
996 Turbo S	2005	103 000	93 000
996 Turbo S Cab	2005	113 000	103 000
997 Carrera 2 325 ch	2005/2008	44 500	35 500
997 Carrera 2S 355 ch	2005/2008	54 000	38 000
997 Carrera 2 Cab 325 ch	2005/2008	51 500	41 500
997 Carrera 2S Cab 355 ch	2005/2008	56 000	42 000
Boxster 987 2.7 240 ch	2005/2006	23 000	18 000
Boxster 987 S 3.2	2005/2006	28 000	22 000
997 Carrera 4 325 ch	2006/2008	46 000	37 000
997 Carrera 4S 355 ch	2006/2008	59 000	43 000
997 Carrera 4 Cab 325 ch	2006/2008	51 000	41 000
997 Carrera 4S Cab 355 ch	2006/2008	61 500	49 500
997 GT3 3.6	2006/2008	105 000	95 000
Cayman S	2006/2009	33 000	25 000
Cayman 2.7	2007/2009	28 000	20 000
997 Targa 4 325 ch	2007/2008	55 000	45 000
997 Targa 4S 355 ch	2007/2008	61 000	51 000
997 Turbo 3.6	2007/2009	82 000	66 000
Boxster 987 2.7 245 ch	2007/2009	28 000	21 000
Boxster 987 S 3.4 295 ch	2007/2009	31 500	25 500
997 GT3 RS 3.6	2007/2009	180 000	130 000
Cayman S PDE 1	2008	42 000	32 000
Boxster RS 60	2008	44 500	37 500
997 Turbo Cab 3.6	2008/2009	86 000	76 000
997 GT2	2008/2009	176 000	146 000
Boxster S PDE 2	2009	49 000	39 000
Cayman Sport	2009	49 000	39 000
997 Carrera 2 345 ch	2009/2011	59 000	49 000
997 Carrera 2 Cab 345 ch	2009/2011	68 000	53 000
997 Carrera 2S 385 ch	2009/2011	68 000	58 000
997 Carrera 2S Cab 385 ch	2009/2011	76 000	62 000
997 Carrera 4 345 ch	2009/2012	62 000	52 000
997 Carrera 4 Cab 345 ch	2009/2012	70 000	56 000
997 Carrera 4S 385 ch	2009/2012	74 000	58 000
997 Carrera 4S Cab 385 ch	2009/2012	78 000	65 000
997 Targa 4 345 ch	2009/2013	69 000	59 000
997 Targa 4S 385 ch	2009/2013	78 000	65 000
Cayman 2.9	2009/2012	41 000	26 000
Cayman S 320 ch	2009/2012	47 500	35 500
Boxster 2.9	2009/2012	39 500	27 500
Boxster S 3.4 310 ch	2009/2012	43 000	33 000
997 Sport Classic	2010	375 000	355 000
997 GT3 3.8	2010/2011	126 000	110 000
997 GT3 RS 3.8	2010/2011	195 000	170 000
997 Turbo 3.8	2010/2013	103 000	83 000
997 Turbo Cab 3.8	2010/2013	108 000	89 000
997 Turbo S	2010/2013	119 000	99 000
997 Turbo S Cabriolet	2010/2013	126 000	106 000
997 GT2 RS	2011	410 000	370 000
Boxster S Black Edition	2011/2012	49 000	39 000
Cayman S Black Edition	2011/2012	52 000	42 000

Boxster Spyder	2011/2012	85 000	75 000
997 Carrera GTS	2011/2012	89 000	76 000
997 Carrera GTS Cab	2011/2012	92 000	77 000
997 Black Edition	2011	71 000	61 000
997 Black Edition Cab	2011	77 000	67 000
Cayman R	2011/2013	73 000	63 000
997 GT3 RS 4.0	2011/2012	375 000	355 000
997 Speedster	2011	337 000	327 000
997 Carrera 4 GTS	2011/2012	90 000	77 000
997 Carrera 4 GTS Cab	2011/2012	97 000	84 000
991 Carrera	2012/2015	89 000	69 000
991 S	2012/2015	96 000	76 000
991 Carrera Cab	2012/2015	99 000	79 000
991 S Cab	2012/2015	107 000	87 000
Boxster 981 2.7	2013/2016	62 000	42 000
Boxster 981 S	2013/2016	68 000	48 000
Cayman 981 2.7	2013/2016	61 000	41 000
Cayman 981 S	2013/2016	72 000	52 000
991 Carrera 4	2013/2015	97 000	77 000
991 Carrera 4S	2013/2015	108 000	86 000
991 Carrera 4 Cab	2013/2015	103 000	83 000
991 Carrera 4S Cab	2013/2015	117 000	97 000
918 Spyder	2013/2015	1 500 000	1 300 000
Boxster GTS	2014/2016	86 000	66 000
991 GT3	2014/2016	178 000	138 000
991 Turbo	2014/2016	153 000	123 000
991 Turbo Cab	2014/2016	170 000	140 000
991 Turbo S	2014/2016	172 000	142 000
991 Turbo S Cab	2014/2016	180 000	160 000
991 50 ans	2014	198 000	158 000
991 Targa 4	2014/2016	133 000	103 000
991 Targa 4 S	2014/2016	149 000	119 000
991 GTS	2015/2016	136 000	116 000
991 GTS Cab	2015/2016	143 000	123 000
991 C4 GTS	2015/2016	140 000	120 000
991 C4 GTS Cab	2015/2016	149 000	129 000
991 Targa GTS	2015/2016	171 000	151 000
991 Black Edition	2015/2016	103 000	83 000
991 Black Edition Cab	2015/2016	119 000	99 000
Cayman GTS	2015/2016	86 000	66 000
Cayman Black Edition	2016	71 000	51 000
Boxster Black Edition	2016	69 000	49 000
991 GT3 RS	2015/2016	230 000	200 000
Cayman GT4	2015/2016	132 000	102 000
Boxster Spyder 981	2016	126 000	106 000
991 Carrera ph 2	2016/...	dep. 100 000	
991 Carrera S ph 2	2016/...	dep. 105 000	
991 Carrera Cab ph 2	2016/...	dep. 105 000	
991 Carrera S Cab ph 2	2016/...	dep. 120 000	
991 Carrera 4 ph 2	2016/...	dep. 110 000	
991 Carrera 4 S ph 2	2016/...	dep. 125 000	
991 Carrera 4 Cab ph 2	2016/...	dep. 125 000	
991 Carrera 4 S Cab ph 2	2016/...	dep. 145 000	
991 Targa 4 ph 2	2016/...	dep. 130 000	
991 Targa 4 S ph 2	2016/...	dep. 150 000	



WWW.FLAT6MAG.COM

PETITES ANNONCES

PARTICULIERS :

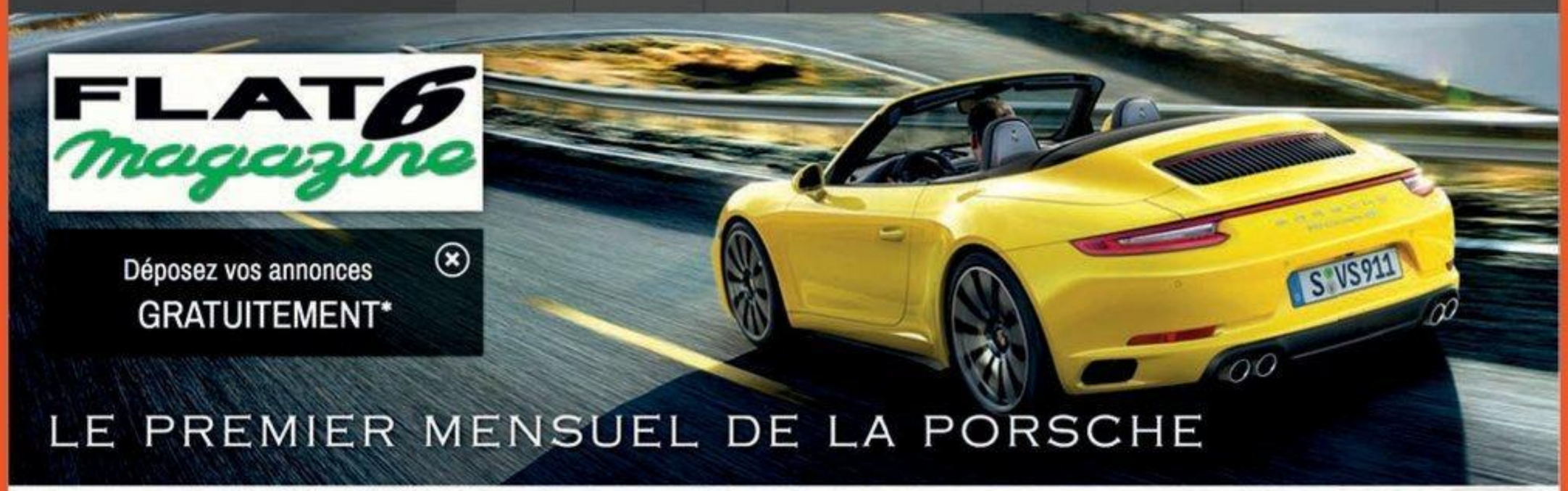
PARUTION GRATUITE JUSQU'À LA VENTE DE VOTRE VÉHICULE*

PROFESSIONNELS :

Pour passer vos annonces et afin de bénéficier de la mention «PRO» sur vos annonces
Contactez Flat6 régie au 04.98.01.50.50 ou par e-mail à flat6regie@orange.fr

* Tous les détails sur www.flat6mag.com

Actualité | Annonces | Cote | Anciens numéros | Reliure | Abonnement | Espace membres | Contacts



Porsche 911 : le million !

Rechercher une petite annonce | Modèle | Prix € | Kilométrage max Km | Rechercher

911 | Boxster | Cayman | 356 | Panamera | Cayenne

> En kiosque : N° 315 - Mai 2017

Contrastes

Alors, quelles sont les tendances de cette année 2017? La baisse tant attendue est-elle enfin arrivée? Oui, en partie, mais vous verrez, à la lecture de notre grande enquête annuelle, que seuls quelques modèles sont vraiment concernés pas cette baisse, alors que d'autres continuent de monter gentiment…. à la condition express qu'ils soient en parfait état d'origine! Vous lirez également dans ce numéro le compte-rendu du salon d'Essen, mais aussi un guide d'achat sur la 997 GT3 phase 2, et la reprise de nos carnets de voyage, avec un Tour de Corse en 911 SC. Sans oublier un essai de la 911 groupe 4 Almeras, et bien d'autres sujets. Bonne lecture !

// Marc Joly

Abonnez-vous dès maintenant !



Visualiser un extrait du magazine

> Publiez votre annonce



911 Carrera 3.2
Porsche 911 caisses G
142 000 km
80 000 €



991 Carrera S PRO
Porsche 991
16 000 km
93 900 €



Cayman S 320ch PRO
Porsche Cayman
48 600 km
36 500 €



996 GT3 360ch
Porsche 996
75 000 km
73 000 €

Consulter toutes les annonces

> Découvrez les dernières actualités

Pas de 911 hybride pour l'instant

Le 14/05/2017



Lors de son essai de la nouvelle gamme GTS dans le Flat 6 no 313 de mars 2017, Stéphane Van Gelder avait relaté le probable abandon par Porsche d'une développement d'une version hybride de la 911.

August Achleitner, en charge du développement de la gamme 911, aurait confirmé l'information lors d'une interview réalisée à l'occasion de la sortie des chaînes de production de la millionième 911.

LIRE LA SUITE

Porsche 911 : le million !

Le 11/05/2017

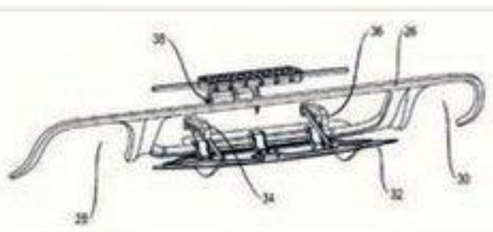


C'est un moment historique, capturé en photos par notre envoyé spécial à l'usine Porsche Marc Joly : la sortie de la millionième 911 des chaînes de Stuttgart-Zuffenhausen !

LIRE LA SUITE

Aéro actif pour l'arrière des Porsche de demain

Le 10/05/2017



Porsche travaille l'aéro de ses voitures depuis déjà bien longtemps. Avant même de surprendre le monde de l'automobile avec l'aileron escamotable de la 964, la firme cherchait déjà le moyen de rendre la cohabitation entre ses véhicules et l'atmosphère terrestre plus facile.

D'ailleurs, il y a quelques temps Porsche célébrait certains de ses ailerons les plus spectaculaires en vidéo.

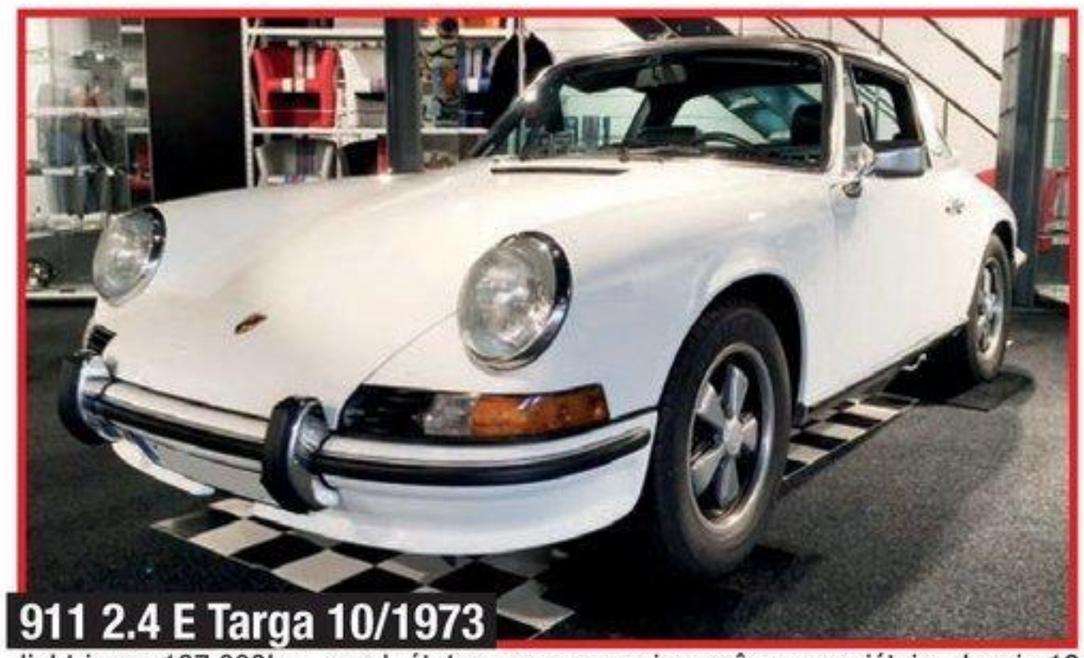
LIRE LA SUITE



Macan S Diesel 08/2015

Noire métal,int rouge/noir,très bon état, nombreuses options,dispo mi septembre, 72.000km, TO, bixenon PDLS, assist pkg av/ar, régul de vitesse, PCM, clim auto,(AP319001)

Px: 59.000€ Tél: 06 .80.37.58.38. Dépt 73



911 2.4 E Targa 10/1973

light ivory, 137.000km, excel. état, aucune corrosion, même propriétaire depuis 12 ans, (AP319002)

Px: 99.911€ Tél: 06.72.80.52.80. Dépt 70



718 S Boxster 05/2017

Neuve (102km), 1ère main, coloris noir, sièges alcantara noir, Boîte manuelle 350cv, Garantie Porsche 2 ans, opt: assist pkg, radar av/ar, tapis de sol Porsche, disponibilité immédiate, Px achat: 78.900€, (AP319003)

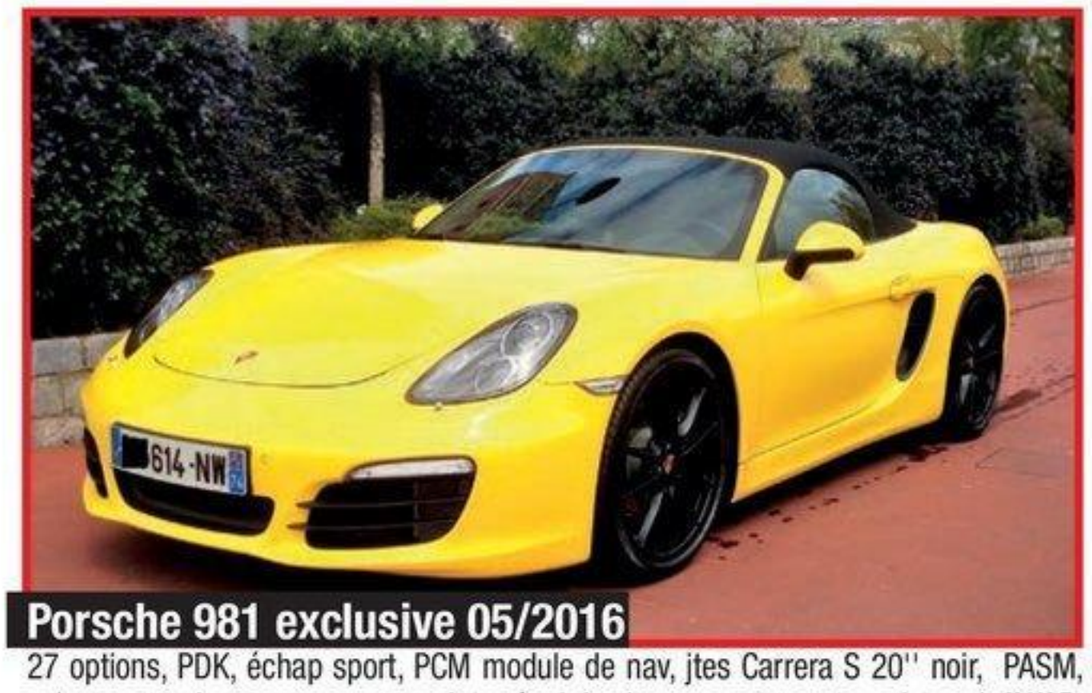
Px: 76.000€ Tél: 04.72.17.08.02. ou 06.88.46.33.62. Dépt 69



993 2S X51 06/1998

Origine France, 33.580km, Historique complet et limpide. Carnet et factures exclusivement Porsche. Liste complète des options sur demande.
Même propriétaire depuis 10 ans. (AP319004)

Px: 149.500€ Tél: 06.80.17.64.47. Dépt 76



Porsche 981 exclusive 05/2016

27 options, PDK, échap sport, PCM module de nav, jtes Carrera S 20'' noir, PASM, volant sport alcantara, arceaux peint, régul de vitesse, saute vent, assist park AV/AR, 8.900km, (AP318003)

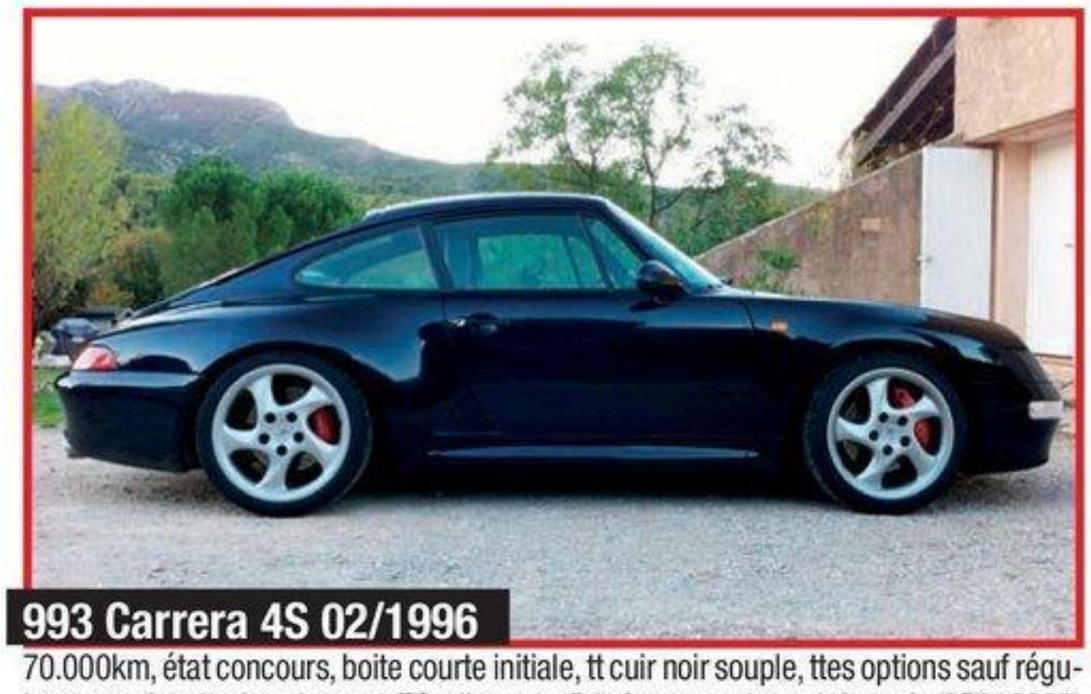
Px: 67.000€ Tél: 06.21.86.34.04. Dépt 74



Cayman R 02/2013

27.000km, PSM, PASM, PCM, clim auto, assist pkg ar, pack sport chrono plus, pack cuir, échap sport, boite PDK, volant sport design, ODB, radio CD, (AP316007)

Px: 71.000€ Tél: 06.20.19.27.85. Dépt 84



993 Carrera 4S 02/1996

70.000km, état concours, boite courte initiale, tt cuir noir souple, ttes options sauf régulateur, pack cuir, chassis sport, TO, clim auto, Prix ferme, curieux s'abstenir, (AP319005)

Px: 120.000€ Tél: 06.27.59.71.00. Dépt 13



997 S Cabriolet 2006

58.000km, Grise, tt cuir noir, PCM, PASM, xénon, Régul, Chrono, Bose, PDC, jtes 19" design, (FS319258)

Px: 52.000€ Tél: 06.76.22.58.67.www.prestige-consulting.fr

AGENCE QUAI DES ORFÈVRES



Porsche a choisi Mobil 1 et MICHELIN

www.porsche.fr ou Porsche Contact 0 800 400 911 Service & appel gratuits

RÉSEAU OFFICIEL PORSCHE

Toutes les voitures d'occasion ont
une part de mystère. Sauf les nôtres.

Véhicules d'occasion Porsche Approved :
certifiés 100 % Porsche.

Acheter un véhicule d'occasion dans le réseau officiel Porsche, c'est réaliser son rêve en toute sérénité. Vous avez la garantie que votre Porsche a fait l'objet d'un contrôle sur 111 points et que son historique a été inspecté dans les moindres détails par nos orfèvres. Ainsi, vous achetez un véhicule 100 % Porsche pour un plaisir de conduite toujours intense.

Pour plus d'informations, contactez votre Centre (Service) Porsche
ou rendez-vous sur www.porsche.fr rubrique Porsche Approved.

PORSCHE

Conditions disponibles sur www.porsche.fr ou auprès de votre Centre (Service) Porsche.



FS318101 718 Boxster S, 350ch, 11.000km, 1ère main, 02/2017, Orange fusion, Intérieur cuir noir
Px: 101.900€
Tél: 03.20.43.21.68. Centre Porsche Lille Dépt 59



FS318102 911 Carrera GTS 430ch, 27.300km, 1ère main, 11/2015, blanc, int cuir noir et alcantara, pack GTS rouge carmin Px: 136.900€
Tél: 03.20.43.21.68. Centre Porsche Lille Dépt 59



FS319289 Macan Turbo 05/2015, 59.650km, gris quartz, cuir beige, toit pano, jtes 21", pack chrono
Px: 77.900€
Tél: 03.20.43.21.68. Centre Porsche Lille Dépt 59



FS318104 Cayenne Diesel, 262ch, 02/2016, 1ère main, 22.000km, Argent Rhodium Métallisé, intérieur cuir noir,
Px: 84.900€
Tél: 03.20.43.21.68. Centre Porsche Lille Dépt 59



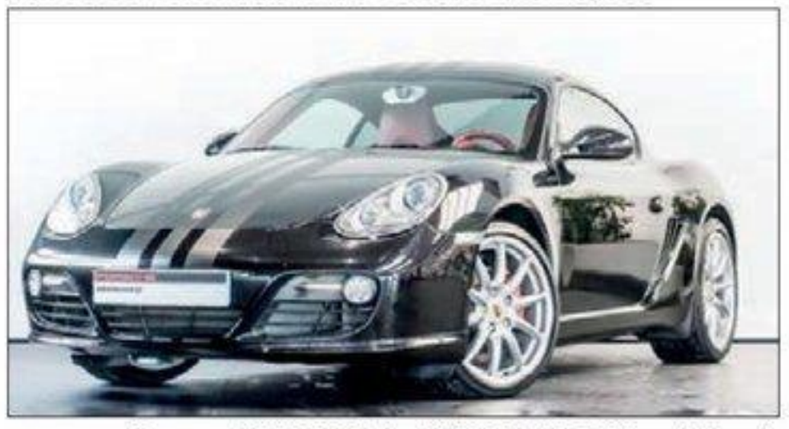
FS318105 Panamera Turbo, 520ch, 11/2013, 1ère main, 38.900km, Gris Quartz, int. cuir noir,
Px: 89.900€
Tél: 03.20.43.21.68. Centre Porsche Lille Dépt 59



FS319277 997 GT3 435ch, 01/2010, 56.052km, ITC noir, sièges cuir/alcantra GT3, réservoir de 90L, pack audio plus, pack chrono plus, module téléphone, sièges sport, PCM,
Px: 119.990€ Tél: 01.34.31.25.30. Centre Porsche Roissy



FS319278 911 GT3 RS 500ch, 02/2016, 420 km, ITC Noir/ orange fusion, réservoir 90L LIFT, harnais passager, PSC, Porsche track precision, PCM incl module navigation, PDLS+,
Px: 199.990€ Tél: 01.34.31.25.30. Centre Porsche Roissy



FS319279 Cayman S 987 320ch, 05/2009, 48.268km, ITC,cuir naturel-Rouge carrera, PDK, Clima auto, Pack Sport chrono plus, PCM, Bi-Xénon, Sièges sport,
Px: 44.990€ Tél: 01.34.31.25.30. Centre Porsche Roissy



FS319280 991 Carrera S 420ch, 12/2015, 23.380km, ITC Noir, échap sport, roues ar directrices, TO, servotronic plus, bose sound syst, sges sport adaptatif +, PSC, LED en noir, PDLS+
Px: 119.990€ Tél: 01.34.31.25.30. Centre Porsche Roissy



FS319281 991 Carrera GTS 430ch, 05/06/2015,16.708km, ITC noir et alcantara, réservoir 90L, régul vitesse (tempostat), TC, servotronic plus, volant SportDesign en cuir, pack confort,
Px: 134.990€ Tél: 01.34.31.25.30. Centre Porsche Roissy



FS319296 991 Carrera S cab PDK 05/2013, 21.365km, int tt cuir, BOSE®, échappement sport, PDLS, Sièges chauffants et ventilés, PCM, Sièges sport adaptatifs PA 12 mois
Px: 108.900€ Tél: 04.72.72.08.38. Centre Porsche Lyon Nord



FS319297 981 Boxster S PDK 12/2012, 51.306km, régulateur de vitesse, PCM avec module de navigation, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, gtie PA 12 mois
Px: 58.500€ Tél: 04.72.72.08.38. Centre Porsche Lyon Nord



FS319298 997 C4S BVM 01/2008, 80.500km, int tt cuir, Pack Sport Chrono Plus, Assist pkg, sges sport adaptatifs,Toit coulissant relevable électrique, PCM, gtie PA 12mois
Px: 61.900€ Tél: 04.72.72.08.38. Centre Porsche Lyon Nord



FS319299 991 Carrera PDK 12/2015, 14.720km, int tt cuir, BOSE®, caméra recul, Pack Sport Chrono, PAS, toit coulissant en verre, PDLS, SC, échap sport, gtie PA 12 mois
Px: 117.900€ Tél: 04.72.72.08.38. Centre Porsche Lyon Nord



FS319285 718 Boxster S, 350ch, 11.000km, 1ère main, 04/2016, Gris Quartz, Intérieur cuir rouge, Px: 86.900€
Tél: 04.72.09.02.09. Centre Porsche Lyon Sud



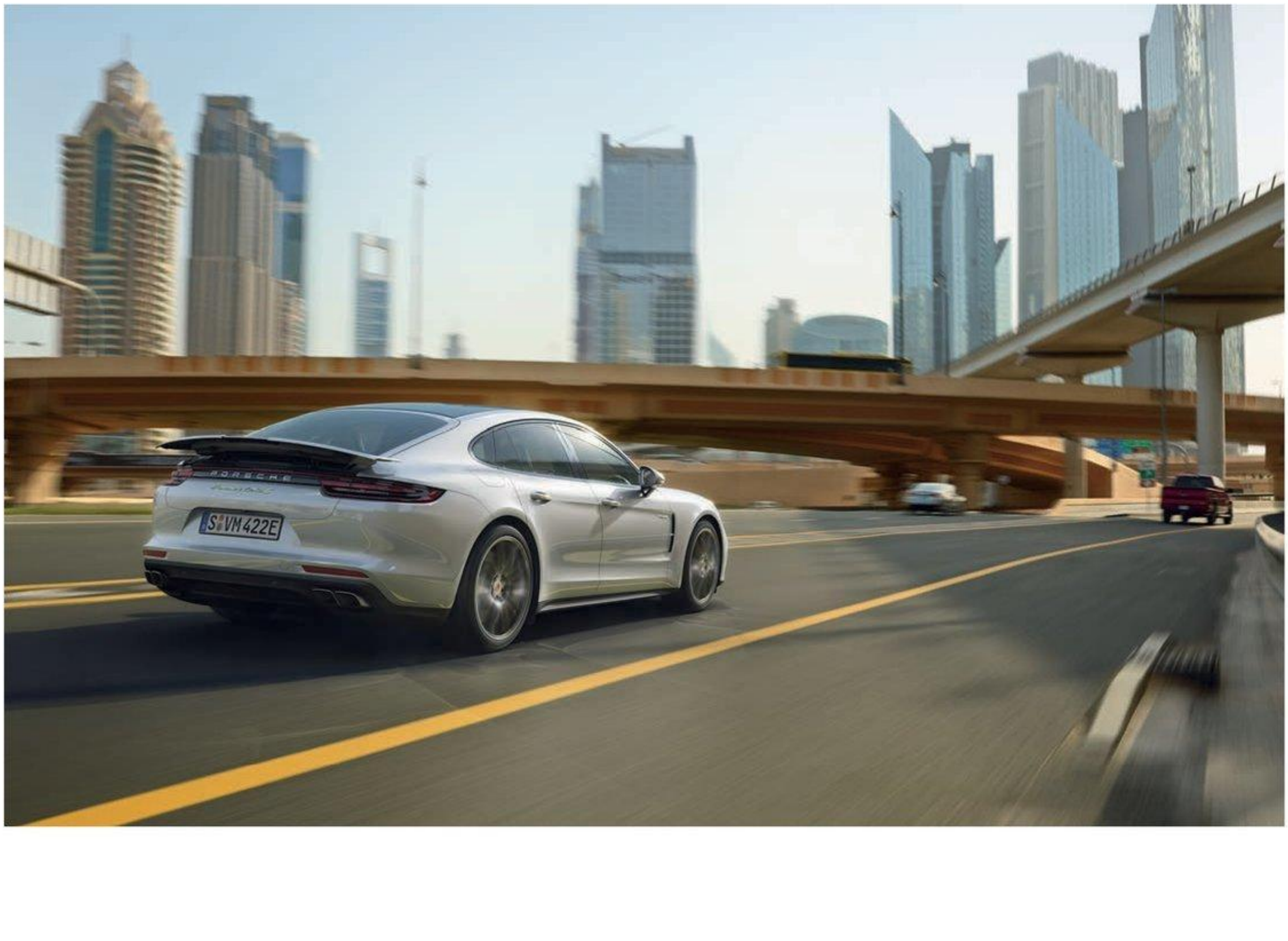
FS319286 Cayenne S Diesel Platinium Edition 385ch, 05/2017, 1ère main, 10.800km, Noir Intense, Int cuir noir, Px: 104.900€
Tél: 04.72.09.02.09. Centre Porsche Lyon Sud



FS319287 Panamera Hybrid, 416ch, 10/2016, 1ère main, 19.400km, Gris Carbone, Intérieur cuir noir, Px: 91.800€
Tél: 04.72.09.02.09. Centre Porsche Lyon Sud



FS319288 911 Carrera 4S, 400ch, 12/2013, 37.400km, Blanc, Intérieur cuir noir, Px: 68.900€
Tél: 04.72.09.02.09. Centre Porsche Lyon Sud



L'hybride de tous les records.

Nouvelle Panamera Turbo S E-Hybrid.
680 ch. 2,9 l/100 km.

La nouvelle Panamera Turbo S E-Hybrid redéfinit les codes de l'électro-mobilité. Développée selon le principe de l'E-Performance qui nous a permis de remporter une 19ème victoire au classement général des 24 Heures du Mans, elle affiche un niveau d'efficience encore jamais atteint pour un tel niveau de performance. Disponible en version Executive pour encore plus de confort, ce modèle vous offrira un plaisir de conduite typiquement Porsche.

Retrouvez toute notre actualité sur notre page Facebook.

PORSCHE

Centre Porsche Lille
GROUPE SONAUTO
Boulevard de l'Ouest
59650 Villeneuve d'Ascq
Tél. : 03 20 43 21 68
www.centreporsche.fr/lille

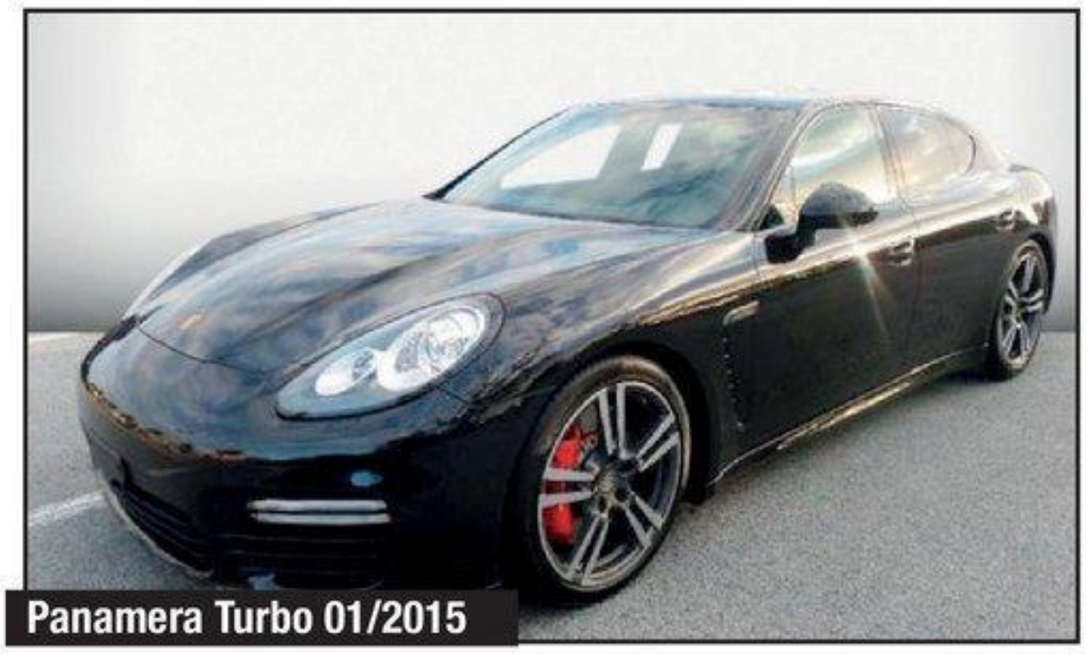
Centre Porsche Lyon Nord
GROUPE SONAUTO
4 Chemin des Anciennes Vignes
69410 Champagne-au-Mont-d'Or
www.centreporsche.fr/lyon_nord

Centre Porsche Lyon Sud
GROUPE SONAUTO
1 Rue Nicéphore Niépce
69800 Saint-Priest
www.centreporsche.fr/lyon_sud

Centre Porsche Roissy
GROUPE SONAUTO
Route de Survilliers
95470 Saint-Witz
Tél. : 01 34 31 25 30
www.centreporsche.fr/roissy

Panamera Turbo S E-Hybrid - Conso. mixte : 2,9 l/100 km - Émissions de CO_2 : 66 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).

RÉSEAU OFFICIEL PORSCHE



Panamera Turbo 01/2015

27.502km, noir, ITC noir, limitation vitesse, PDC 360°, soft close, pack carbone, pack sport chrono turbo, tél, servotronic, sges sport adaptatifs, TOE (FS319101)
Px: 102.000€ www.centreporsche.fr/frejus ou www.centreporsche.fr/toulon



Panamera GTS 10/2013

83.000km, noir, ITC noir, affichage limite vitesse, angle mort, PDC + camera 360°, bose, jtes 20" turbo, PCM, tél, servotronic, TOE, sges ventilés, VMF (FS319102)
Px: 76.900€ www.centreporsche.fr/frejus ou www.centreporsche.fr/toulon



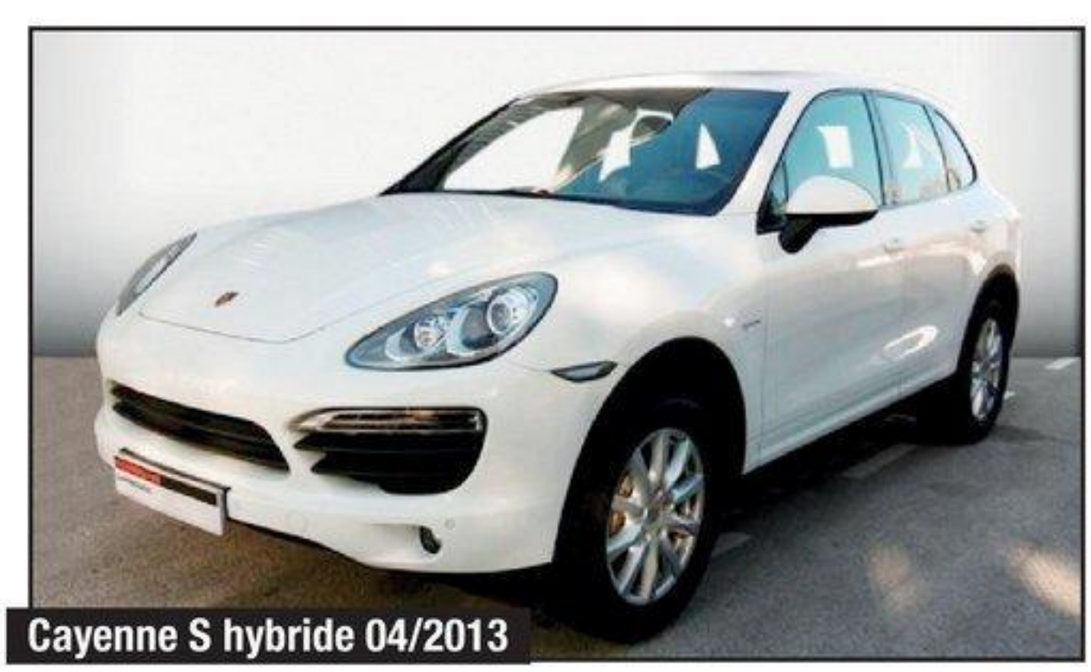
991 Turbo S Coupé 03/2016

9.212km, blanche, ITC Bicolore noir/rouge, Burmester, pack Luminosité, phares à Led PDLS+, PCC + PVTS Plus, Servotronic, SC ventilés, TOE, (FS39103)
Px: 195.000€ www.centreporsche.fr/frejus ou www.centreporsche.fr/toulon



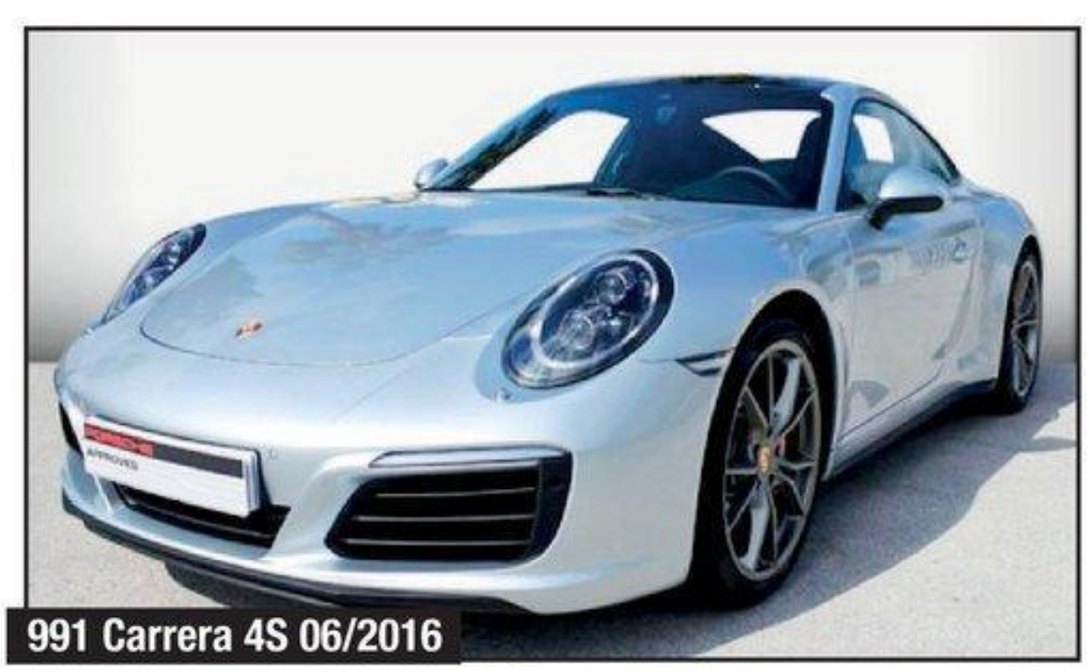
991 4S Cab 06/2014

36.323km, argent GT, ITC noir/gris, PDK, échap sport, régul vitesse, PDLS, bose, volant sport design, sges sport adapt plus avec pack mémo, pack 50 ans (FS319104)
Px: 118.000€ www.centreporsche.fr/frejus ou www.centreporsche.fr/toulon



Cayenne S hybride 04/2013

49.002km, blanc, int cuir noir, PDC, hayon auto, jtes 18", pack ext noir, PCM, tél, TOE panoramique, volant multifonction (FS319105)
Px: 56.500€ www.centreporsche.fr/frejus ou www.centreporsche.fr/toulon



991 Carrera 4S 06/2016

1.322km, ITC noir, PDK, PDC, échap sport, jtes peintes, pack sport chrono, phares à led avec PDLS plus, régul vit, servotronic, SC, sges sport plus (FS319106)
Px: 135.000€ www.centreporsche.fr/frejus ou www.centreporsche.fr/toulon



Boxster GTS 04/2015

26.345km, blanc, int cuir alcantara rouge, boite PDK, sges chauffants, regul vitesse, climat bi-zone, tel, bose, PCM, console en carbone, PTV (FS319107)
Px: 85.000€ www.centreporsche.fr/frejus ou www.centreporsche.fr/toulon



Cayenne SE hybride 04/2016

8.326km, Terre d'ombre, ITC cuir beige, PASM, TOE pano, pack mémo, SC av/ar, PCM, PDC + caméra, angle mort, PDLS, bose, tel, jtes 21" turbo (FS319108)
Px: 94.500€ www.centreporsche.fr/frejus ou www.centreporsche.fr/toulon



Établir une relation de confiance peut prendre des années.
Chez Porsche, c'est instantané.

Réception Directe Porsche.

La Réception Directe est une prestation réalisée par votre Centre Porsche afin de vous proposer, en toute transparence, un check-up complet de votre véhicule avant intervention. Ce contrôle s'effectue en quatre étapes : vérification de l'état de la carrosserie, inspection des équipements, contrôle visuel des organes mécaniques et contrôle sécurité du véhicule sur le pont élévateur. Ainsi, nos experts vérifient puis établissent, sous vos yeux, l'ensemble des travaux à réaliser pour vous garantir un plaisir de conduite, typiquement Porsche.

Pour plus d'informations, rendez-vous dans vos Centres Porsche Fréjus et Toulon.

PORSCHE SERVICE

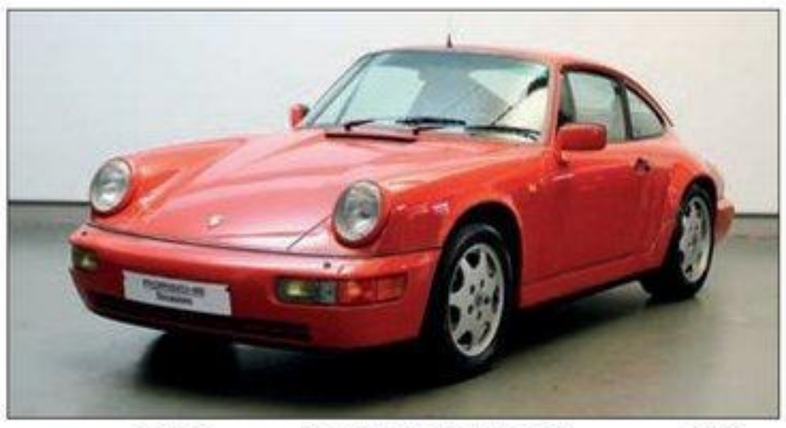
Centre Porsche Fréjus
Quartier Simian - RN 7
83480 Puget-sur-Argens
Tél. : 04 94 19 99 00
www.centreporsche.fr/frejus

Centre Porsche Toulon
RN 98 - ZAC la Pauline
83130 La Garde
Tél. : 04 94 16 00 00
www.centreporsche.fr/toulon

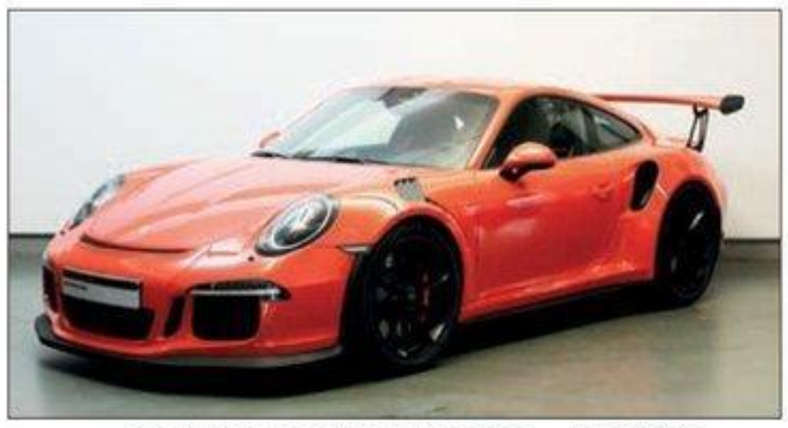
Retrouvez toute notre actualité sur notre page Facebook.

Cayenne - Conso. mixte : 9,2 l/100 km - Émissions de CO_2 : 215 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).

RÉSEAU OFFICIEL PORSCHE



FS319162 964 Carrera 4 05/1989, 158.700km, rouge indien, int cuir noir, Essuie-glace arrière, climatisation Px: 79.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Porsche Vélizy



FS319163 991 GT3 RS 07/2015, 16.950km, ITC Noir/Orange Fusion, rés. 90L, PDK, levage essieu Av, Pack Audio Plus, Sport Chrono, PCM, Led & PDLS+,JA GT3 RS 20" noir satinée Px: 215.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Porsche Vélizy



FS319164 991 Carrera 4S 05/2013, 54.180km, ITC Noir, échap Sport, PDK, SSA + chauf + Mémoire conducteur, régulateur, PDLS, Park av/ar, bose, Nav, JA Carrera Classic 20" Px: 109.700€ Tél: 01.76.48.42.77. Centre Porsche Paris 16



FS319165 991 Carrera S Cab 03/2013, 27.963km, Brun Anthracite Métal, ITC Expresso, PDK, SSA + mémoire conducteur + chauf, régulateur, PDLS, Pack Sport Chrono+, BOSE, Nav Px: 107.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Porsche Vélizy



FS319166 991 Targa 4S 12/2014, 23.414km, ITC Noir, échap Sport, PDK, régulateur, Phare à LED, bose, SSA + Mémoire conducteur, jtes Carrera Classic 20" Px: 136.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Service Porsche Levallois



FS319167 991 C4S Cab 09/2016, 8.552km, ITC Noir, échap sport, PDK, régul, roues ar directrices, Levage Essieu av, Entry & Drive, Park av/ar + caméra, bose, Sport Chrono, Phares LED noir Px: 147.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Porsche Vélizy



FS319168 991 C4S 03/2016, 14.180km, ITC bicolore cuir naturel Expresso/Cognac, PASM & PDCC, échap Sport, PDK, Phares LED, Park av/ar+Cam, JA RS Spyder 20" Px: 62.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Service Porsche Levallois



FS319169 Panamera GTS PDK 12/2012, 75.650km, int cuir/ Alcantara Noir, SC av/ar, assist av/ar, caméra recul,TO verre, Servotronic, Bose, PCM, JA Panamera Sport 20" Px: 64.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Porsche Vélizy



FS319170 Panamera S E-Hybrid 05/2016, 1.474km, ITC Noir, Tiptro S, SC av/ar, régul adaptatif, clim 4 zones, Entry & Drive, caméra 360, Sport Chrono+, bose, Pack Mémoire Confort Px: 99.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Porsche Vélizy



FS319171 Panamera GTS 04/2016, 8.637km, ITC Noir, PDK, SC et ventilés av/ar, régul adaptatif, clim 4 zones, Entry & Drive, TO, BOSE, Soft Close, JA 911 Turbo 20" Px: 107.700€ Tél: 01.76.48.42.77. Centre Service Porsche Paris 16



FS319172 Panamera GTS PDK 03/2012, 64.417km, ITC Noir Expresso, assist av/ar, caméra recul, Servotronic, Bois Betula Anthracite, VMF Sport, PCM, JA 911 Turbo II 20" Px: 71.700€ Tél: 01.76.48.42.77.Centre Porsche Saint Maur



FS319173 Macan S Diesel 05/2017, 8.000km, ITC Noir, 75L, sorties sport peintes noir, PASM, TO, Nav, Park av/ar + caméra, Bi-xénon, BOSE, Connect+, Px: 79.900€ Tél: 01.76.48.42.77.Centre Porsche Saint Maur



FS319174 Macan S Essence 04/2014, 13.300km, IC Noir, 75L, PASM, TO, SSA + Mém confort + sges chauf, Nav, Park av/ar + Caméra, Bi-Xénon + PDLS, Régul, BOSE, Pack Sport Chrono Px: 79.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Porsche Vélizy



FS319175 Cayenne S Tiptro 04/2016, 12.912km, ITC Noir, Suspension pneumatique & PASM, Attelage rétractable, Servotronic, TPO, SC, PCM, Assistance parking av/ar Px: 85.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Porsche Vélizy



FS319176 Cayenne Diesel Tiptronic 11/2015, 25.950km, Argent Rhodium métal, IS Noir, 100L, sges Confort + av chauf, Nav, Park av/ar + Caméra, Tiiptro S, JA Cayenne 18" Px: 59.700€ Tél: 01.76.48.42.77.Centre Porsche Saint Maur



FS319177 Cayenne Diesel 02/2014, 64.600km, ITC Noir, 100L, PASM, SC confort + mémoire conducteur, TPM, Park av/ar + Caméra, Bi-Xénon, Tiptro S, JA Cayenne Sport Edition 21' Px: 57.700€ Tél: 01.76.48.42.77.Centre Porsche Saint Maur



FS319178 Cayenne S Diesel 12/2016, 8.000km, ITC Noir, PASM, TO, SC av + mém Confort, Nav, Park av/ar + Caméra, Bi-Xénon noir, BOSE, Tiptro S, JA 911 Turbo Design 21" Px: 103.900€Tél: 01.76.48.42.77.Centre Porsche Saint Maur



FS319179 Cayenne S E-Hybrid 04/2016, 18.486km, ITC Noir, Pneumatique PASM, TO, Sièges chauffant av/ar + mémoire confort, Nav, Park av/ar + Caméra, Bi-xénon Px: 89.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Porsche Vélizy



Bienvenue au Centre Service Porsche Paris Est.

Toute l'équipe est heureuse de vous accueillir au Centre Service Porsche Paris Est, lieu doté d'un showroom pour véhicules d'occasion, d'un atelier mécanique ainsi que d'une carrosserie. Nos équipes d'orfèvres ont été sélectionnées et certifiées pour leurs hautes compétences afin d'assurer l'entretien et la maintenance de tous les modèles de la marque selon les standards Porsche.

Nos horaires d'ouverture :

Service Commercial

Lundi - vendredi : 8h30 - 12h30 et 13h30 - 19h00

Samedi : 10h00 - 12h30 et 14h00 - 17h00

Service Après-Vente

Lundi - vendredi : 8h30 - 12h00 et 13h30 - 18h00

PORSCHE

PORSCHE DISTRIBUTION SAS, 6 Centres (Service) Porsche Exclusifs en Île-de-France
Vélizy - St-Germain-en-Laye - Paris Est - Paris 16ème -
Saint-Maur-des-Fossés - Levallois-Perret
www.porsche-distribution.fr

Centre Service Porsche Paris Est
24 rue du Mans
77164 Ferrières-en-Brie
Tél. : 01 60 94 81 40

Gamme Porsche - Conso. mixte : de 2,5 à 12,9 l/100 km – Émissions de CO_2 : de 56 à 290 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).

RÉSEAU OFFICIEL PORSCHE



Et si vous retrouviez les sensations d'une vraie voiture de sport ?

Porsche Macan S Diesel.

Venez découvrir la gamme Porsche Macan dans votre Centre Porsche Montpellier.

PORSCHE

Centre Porsche Montpellier
Alliance Auto
Rue Charles Lindbergh
34130 Mauguio
Tél. : 04 67 911 911
www.centreporsche.fr/montpellier

Retrouvez toute notre actualité sur nos pages Facebook et Instagram.

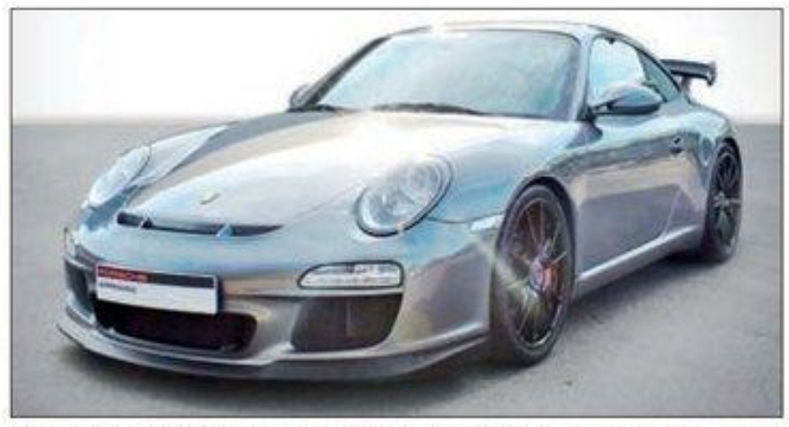
Macan S Diesel - Conso. mixte : de 6,1 à 6,3 l/100 km - Émissions de CO_2 : de 161 à 164 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



FS319109 Boxster, type 981 PDK 10/2013, 37.490km, Gris, Int tout cuir rouge, Capote rouge, échappement sport, Phares PDLS, Système Bose, PCM, Px: 59.900€
Tél: 06.38.545.911. Centre Porsche Montpellier Dépt 34



FS319110 Boxster, type 718 PDK 07/2016, 2.745km, Blanc, Int tout cuir biton rouge noir, Capote rouge, Bi-xénon, jantes 19" noire, Pack Sport, Px: 74.900€
Tél: 06.38.545.911. Centre Porsche Montpellier Dépt 34



FS319111 997 phase 2 BVM, 08/2009, 25.223km, Gris Météor, Pack club sport, phares allégés, jantes 19" GT3, Px: 134.900€
Tél: 06.38.545.911. Centre Porsche Montpellier Dépt 34



FS319112 Cayman S type 987 Phase 1, 12/2008, 54.810km, Blanc, Int cuir noir, sièges sport, sièges chauffants, Jantes 19" Carrera S Px: 36.900€
Tél: 06.38.545.911. Centre Porsche Montpellier Dépt 34



FS319113 911 GT3 RS PDK type 991 Phase 1, 08/2015, 14.560km, Orange, Pack sport, Freins céramiques, PDLS +, échappement sport, Levage d'essieu, Px: 205.000€
Tél: 06.38.545.911. Centre Porsche Montpellier Dépt 34



FS319114 Panamera 4S ph2, 07/2015, 40.454km, Blanc, ITC brun, TO, PCM, suspension pneumatique jtes 911 Turbo Px: 79.900€
Tél: 06.38.545.911. Centre Porsche Montpellier Dépt 34



FS319115 Cayenne Diesel, 08/2012, 44.160km, marine, intérieur tout cuir gris platine, sièges confort, suspension pneumatique, régulateur de vitesse, PCM, Px: 52.900€
Tél: 06.38.545.911. Centre Porsche Montpellier Dépt 34



FS319116 Macan SD, 03/2015, 59.140km, Noir métallisé, Int cuir noir, Bi-xénon, Toit pano, PCM, Suspension pneumatique, Jantes GTS, Pack sport design, Px: 64.900€
Tél: 06.38.545.911. Centre Porsche Montpellier Dépt 34



FS319117 Cayenne Hybride, 10/2015, 60.170km, Noir métallisé, Int cuir noir, Bi-xénon, Toit pano, PCM, Suspension pneumatique, Sysytème Bose, Px: 74.900€
Tél: 06.38.545.911. Centre Porsche Montpellier Dépt 34



Une inépuisable passion Porsche.

De nouveaux espaces pour la partager avec vous.

Après neuf mois de travaux, toute l'équipe de votre Centre Porsche Lorraine est heureuse de vous accueillir dans un nouvel espace pour partager avec vous la passion qui nous anime.

Venez découvrir le showroom d'exposition de véhicules d'occasion et notre atelier Porsche Service.

2 700 m² dédiés à l'univers Porsche, au service de ses clients et de leur satisfaction.

PORSCHE

Centre Porsche Lorraine
GROUPE CAR AVENUE
57, rue du chêne brûlé
54700 Lesmenils
Autoroute A31, sortie 28 Aéroport Régional
Tél. : 03 83 82 36 10
contact@porsche-lorraine.fr
www.centreporsche.fr/lorraine

Gamme Porsche - Conso. mixte : de 2,5 à 12,9 l/100 km – Émissions de CO_2 : de 56 à 290 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



FS319183 911 Turbo Cab 04/2016, 9.450km, Gris Quartz mét, ITC Noir, PDK, JA 911 Turbo 20", Pack Lum, Phares à LED & PDLS+, PCC & PVTS+, PDLS+, PAS, SEC Px: 179.900€ Tél: 03.83.82.36.10. www.centreporsche.fr/lorraine



FS319184 Cayenne Diesel 12/2012, 108.500km, Int. Beige Louxor, cam de recul & assist pkg av/ar, JA RS Spyder Design 20", Pack Conf Lum, Bi-Xénon PDLS, PASM, Px: 45.900€ Tél: 03.83.82.36.10. www.centreporsche.fr/lorraine



FS319185 911 Carrera 10/2016, 3.120km, Noir, ITC Gris Quartz, Assist pkg av/ar, PDK, JA Carrera 19", Phares à LED & PDLS+, Servotronic +, Volant sport GT Px: 104.900€ Tél: 03.83.82.36.10. www.centreporsche.fr/lorraine



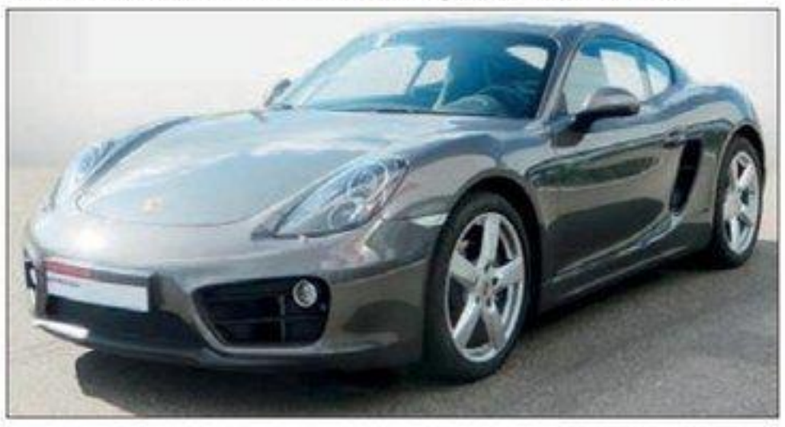
FS319186 Panamera S E-Hybrid 10/2014, 69.328km, ITC Noir, Assist pkg av/ar, cam recul, clim 4 zones, JA 911 Turbo II 20", Pack Confort Lum, Pack Mém Cond & Confort, Px: 69.900€ Tél: 03.83.82.36.10. www.centreporsche.fr/lorraine



FS319187 718 Cayman S 09/2016, 4.500 km, ITC Noir, pkg assist av/ar, PDK, clim auto bi-zone, JA Carrera S 20", Module Connect +, PCM, Pack Lum, Pack Sport Chrono Px: 87.900€ Tél: 03.83.82.36.10. www.centreporsche.fr/lorraine



FS319188 911 GT3 11/2003, 48.500km, Gris Arctique mét, pack cuir GT3, Autoradio Porsche, clim auto, Phares Bi-Xénon, régul vit, sges sport baquet droit & gauche Px: 78.500€ Tél: 03.83.82.36.10. www.centreporsche.fr/lorraine



FS319189 Cayman 04/2016, 14.900km, ITC Noir, Pk assist, cam recul, PDK, clim bi-zone, JA 19", Bi-Xénon avec PDLS, PCM module navig, Régul vit, Servotronic +, SEC Px: 61.900€ Tél: 03.83.82.36.10. www.centreporsche.fr/lorraine



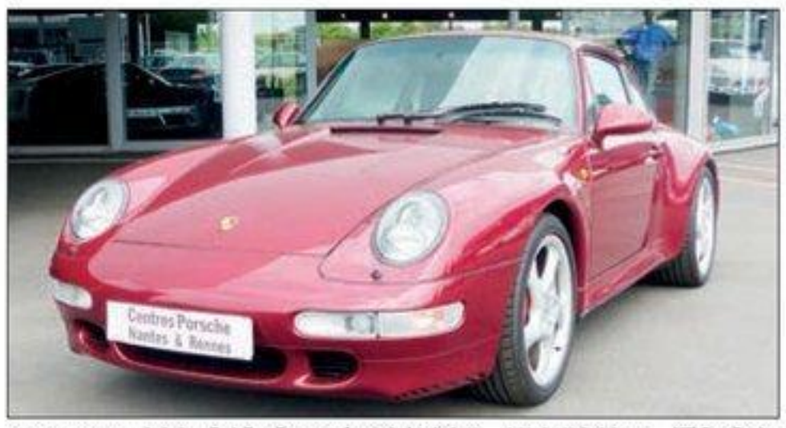
FS319190 Macan S Diesel 08/2014, 52.900km, ITC Beige Luxor, PDK, pkg assist av/ar & cam de recul, dispositif d'attelage retractable élect, JA 911 Turbo Design 21", Px: 67.800€ Tél: 03.83.82.36.10. www.centreporsche.fr/lorraine



FS319191 Panamera 4S 11/2016, 6.400km, ITC Noir, pkg assist av/ar & cam recul 360°, PDK, clim, fixation pour sges enfant, JA 911 Turbo Design 21", TO pano Px: 146.900€ Tél: 03.83.82.36.10. www.centreporsche.fr/lorraine



FS319225 Cayenne Diesel 09/2012, 95.991km, ITC Terre d'Ombre/Crème, jantes Cayenne design 19", pneus mix. jantes alu « Energy Saver », pack assist av/ar. Px: 48.800€ Centre Porsche Nantes Tél: 02.40.94.82.50. Dépt 44



FS319226 993 C4S Coupé 12/1995, 174.780km, ITC Gris Classique, BM 6 rapports, airbag conducteur et passager, climatisation, ABD, essuie-glace arrière, TOE Px: 99.900€ Centre Porsche Nantes Tél: 02.40.94.82.50. Dépt 44



FS319227 Panamera Diesel 07/2014, 97.426km, Gris Carbone, ITC Noir, pack assist av/ar, jantes Panamera Turbo II 19", pack confort luminosité, pack mémoire conducteur, Px: 59.800€ Centre Porsche Nantes Tél: 02.40.94.82.50. Dépt 44



FS319228 Cayenne S E Hybrid 09/2015, 19.757km, ITC Noir/ Rouge Grenat, pk assist, BOSE, jtes 911 Turbo Design 21", Bi-Xénon, PDLS, PCM, SC AV, sges sport adaptatifs, Px: 86.800€ Centre Porsche Nantes Tél: 02.40.94.82.50. Dépt 44



FS319229 997 GT3 01/2010, 71.185km, int. de série noir (Clubsport), Boite manu, jantes GT3 19", rack sport chrono, Pack Clubsport, réserv. 90L, sges baquet sport, Px: 108.900€ Centre Porsche Nantes Tél: 02.40.94.82.50. Dépt 44



FS319230 Cayenne Turbo 12/2010, 98.500km, Noir Intense métal, ITC Terre d'Ombre, jantes 911 Turbo II 21" et élargisseurs d'ailes, carters protection av/ar, Tiptro S Px: 56.900€ Centre Porsche Nantes Tél: 02.40.94.82.50. Dépt 44



FS319231 991 Carrera S Cab 12/2012, 43.301km, noir, sièges sport cuir partiel noir, echap. sport, jantes Carrera Classic 20", volant sport design, sièges chauf, PDK, PCM Px: 103.900€ Centre Porsche Nantes Tél: 02.40.94.82.50. Dépt 44



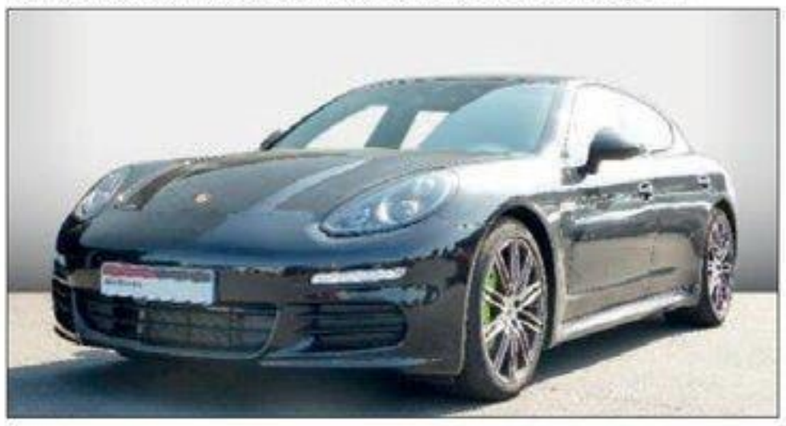
FS319232 Cayenne S Tiptro 07/2011, 99.357km, Gris Météor Métal, ITC Terre d'Ombre, jtes Cayenne Sport Edition 21" peintes et élargisseur d'ailes, TOE, 8 rapports Px: 142.900€ Centre Porsche Nantes Tél: 02.40.94.82.50. Dépt 44



FS319233 Cayenne Diesel 11/2012, 102.680km, Noir Intense Métal, ITC noir, jantes 911 Turbo II 21", Tiptronic S 8 rapports, sges confort et chauf. av., VMF à 3 branches en cuir, Px: 48.800€ Centre Porsche Nantes Tél: 02.40.94.82.50. Dépt 44



FS319234 991 50 ans 10/2014, 8.242km, noir, Int. classic, PDK, BOSE, pack options 50 ans, régul. de vitesse, Servotronic Plus, sièges sport adapt. et pack mémoire Px: 169.900€ Centre Porsche Rennes Tél: 02.99.83.19.19. Dépt 35



FS319235 Panamera S E-Hybrid 05/2015, 17.453km, noir, ITC noir/Rouge Carrera, jupes latérales, phares av. à LED à fond noir et PDLS Plus, Triptronic S 8 rapports, Px: 82.900€ Centre Porsche Rennes Tél: 02.99.83.19.19. Dépt 35



FS319236 911 Carrera 4S 12/2013, 47.600km, Noir Basalte Métal, ITC Noir, jtes Carrera S 20", pack options 911 50 ans, sièges sport adapt., pack mémoire conducteur, Px: 99.900€ Centre Porsche Rennes Tél: 02.99.83.19.19. Dépt 35



FS319237 Cayenne Diesel 01/2013, 53.350km, ITC noir, pk assist + caméra recul, hayon auto, jantes 911 Tubo 21", pack mémoire confort 14 réglages, Bi-Xénon, PASM, Px: 59.900€ Centre Porsche Rennes Tél: 02.99.83.19.19. Dépt 35



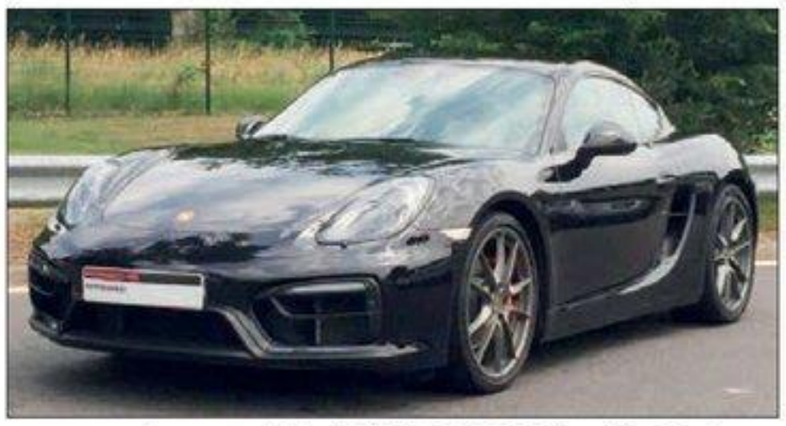
FS319238 718 Boxster S 05/2016, 8Mkm, ITC Rouge Bordeaux, pk assist caméra recul, BOSE, jtes Carrera S 20", PCM, pack sport chrono, DEL, PDLS +, PASM, PAS, SC, Px: 93.900€ Centre Porsche Rennes Tél: 02.99.83.19.19. Dépt 35



FS319239 Panamera 4S 11/2016, 5.000km, Argent Rhodium, ITC noir, BOSE, pk assist + caméra recul, jtes Panamera Design 20", phares LED, PDLS, PAS, Servotronic,Px: 129.900€ Centre Porsche Rennes Tél: 02.99.83.19.19. Dépt 35



FS319240 Macan S 01/2015, 44.600km, Marine Métal, ITC Beige Luxor, jtes Macan design 19", sideblades peints coul carross, pack fumeur, PDK, pack assist av/ar, Px: 65.000€ Centre Porsche Rennes Tél: 02.99.83.19.19. Dépt 35



FS319241 Cayman GTS 12/2014, 28.000km, Noir Intense Métal, ITC Alcantara GTS/Argent Rhodium, jtes Carrera S 20", cache console centrale carbone, pk assist av/ar, Px: 83.900€ Centre Porsche Rennes Tél: 02.99.83.19.19. Dépt 35



FS319242 Cayenne Diesel 12/2014, 56.433km, Palladium Métal, ITC Gris Quartz, jantes Cayenne S 18", contour des vitres latérales noir, phares Bi-Xénon et PDLS +, Px: 62.900€ Centre Porsche Rennes Tél: 02.99.83.19.19. Dépt 35



Notre objectif prioritaire : la performance du conducteur.

Toute l'année, les Centres Porsche Nantes et Rennes vous donnent rendez-vous lors de journées de pilotage coachées par des instructeurs diplômés sur les circuits de Fay-de-Bretagne, Fontenay-le-Comte et sur le célèbre Bugatti au Mans. Prochaine date : 2 octobre 2017 à Lohéac.

PORSCHE

Centre Porsche Nantes
Avenue de la Pentecôte
44800 Saint-Herblain
Tél. : 02 40 94 82 50
info@porsche-nantes.fr
www.centreporsche.fr/nantes

Centre Porsche Rennes
13 rue des Mesliers
35510 Cesson-Sévigné
Tél. : 02 99 83 19 19
info@porsche-rennes.fr
www.centreporsche.fr/rennes

Retrouvez toute notre actualité sur notre page Facebook.

Gamme 911 GT - Conso. mixte 11,8 - 12,9 l/100km - Émissions de CO_2 : de 269 à 290 g/km*. En fonction du type de roues montées sur le véhicule. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).

RÉSEAU OFFICIEL PORSCHE



Centres Porsche Toulouse et Perpignan.

Des équipes à votre service.

PORSCHE

Centre Porsche Toulouse
71 impasse de la Bourgade
31670 Toulouse Labège
Tél. : 05 62 71 67 67
www.centreporsche.fr/toulouse

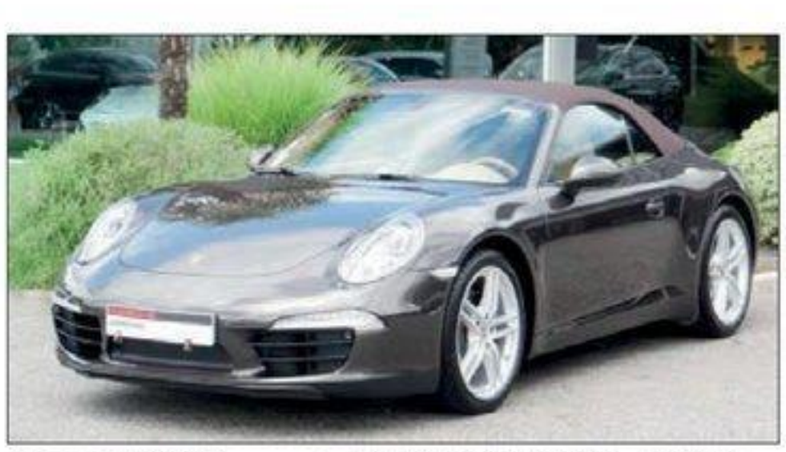
Centre Porsche Perpignan
539 Chemin de la Fauceille
66100 Perpignan
Tél. : 04 68 811 911
www.centreporsche.fr/perpignan

Retrouvez toute l'actualité sur nos sites internet et notre page Facebook.

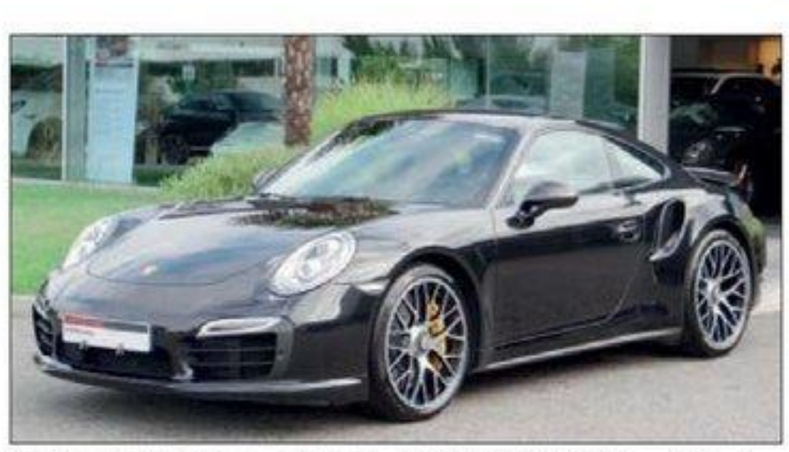
Gamme Porsche – Conso. Mixte : de 2,5 à 13,3 l/100 km – Emissions de CO_2 : de 56 à 308 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



FS318187 991 C4S Cab PDK sges cuir Beige Louxor, 17.882km, 03/2013, Pack Sport Chrono, PCM nav+tél, Servotronic, Assist pkg av/ar, échap sport Px: 115.900€ Tél: 05.62.71.67.67. ou 06.16.39.39.33. Centre Porsche Toulouse



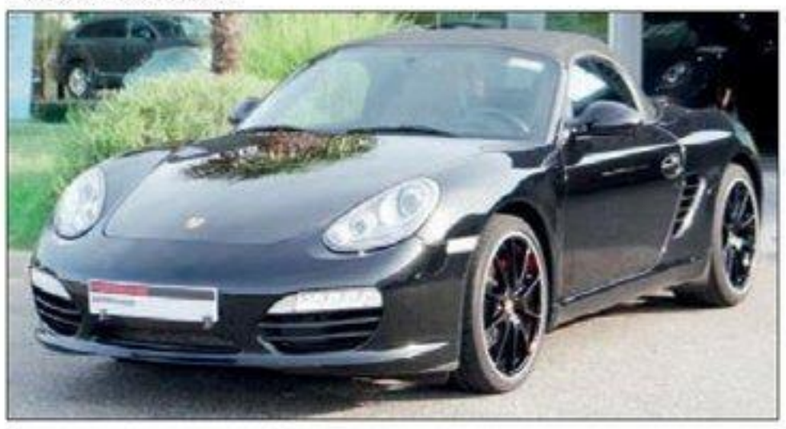
FS319201 991 Carrera Cabriolet PDK 08/2012, 23.030km, ITC beige louxor, Pack sport Chrono, échap Sport, Px: 99.900€ Tél: 05.62.71.67.67. ou 06.16.39.39.33. Centre Porsche Toulouse



FS319202 991 Turbo S PDK 11/2013, 31.100km, Noir Basalte, ITC Noir/gris platine Px: 147.900€ Tél: 05.62.71.67.67. ou 06.16.39.39.33. Centre Porsche Toulouse



FS315527 Cayenne GTS Tiptronic, tt cuir Alcantara Beige, 81.135km, 03/2013, Entry & Drive, PCM GPS + Bluetooth, Servotronic, caméra de recul, réserv. 100L Px: 64.900€ Tél: 05.62.71.67.67. ou 06.16.39.39.33. Centre Porsche Toulouse



FS319203 Boxster S Black Edition 06/2011, 76.756km, Noir, sièges sport, Pack sport Chrono, échap sport Px: 54.900€ Tél: 05.62.71.67.67. ou 06.16.39.39.33. Centre Porsche Toulouse



FS315528 991 GT3 tt cuir Alcantara Noir, 17.789km, 12/2013, Pack Clubsport, Baquets sport, PCM GPS + Bluetooth, PDLS, Tempostat, Réservoir 90L, Dépôt-Vente Px: 149.900€ Tél: 05.62.71.67.67. ou 06.16.39.39.33. Centre Porsche Toulouse



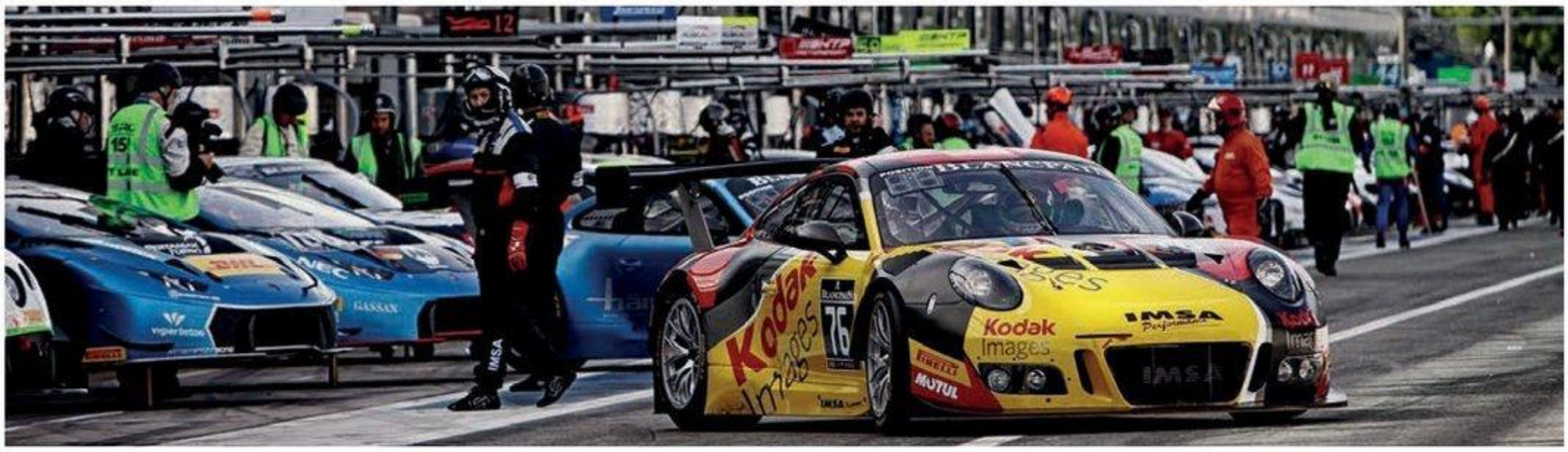
FS319204 Boxster S PDK 12/2012, 28.688km, gris quartz, ITC Rouge Carrera, PCM, Tél, capote rouge Px: 59.900€ Tél: 05.62.71.67.67. ou 06.16.39.39.33. Centre Porsche Toulouse



FS319205 991 Carrera S PDK 05/2012, 31.588km, blanc, ITC expresso, Pack sport, échap Sport Px: 105.900€ Tél: 05.62.71.67.67. ou 06.16.39.39.33. Centre Porsche Toulouse



FS319206 Panamera diesel 250cv, 11/2011, 81.085km, acajou, ITC Souple Cognac, TOE, PASM, PCM Px: 49.900€ Tél: 05.62.71.67.67. ou 06.16.39.39.33. Centre Porsche Toulouse



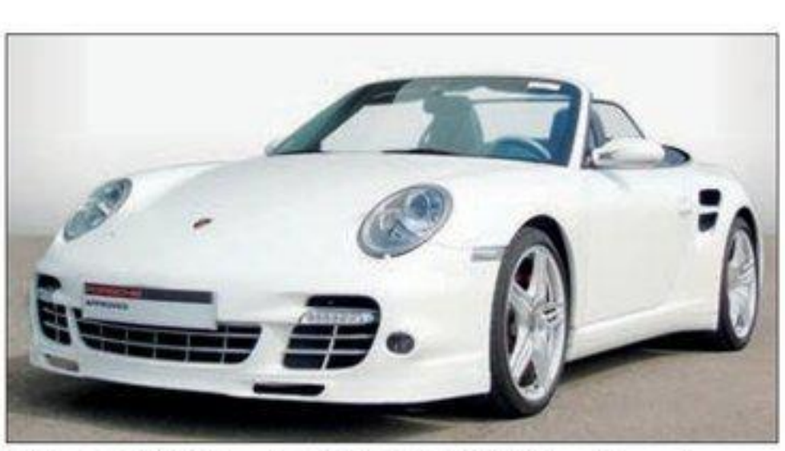
Que ce soit sur piste ou en Centre Porsche,
notre objectif reste le même :
partager notre passion.

PORSCHE

Centre Porsche Rouen
2 rue Albert Einstein
ZA les Portes de l'Ouest 3
76150 Saint Jean du Cardonnay
Tél. : 02 35 76 03 62
contact@porsche-rouen.fr
www.centreporsche.fr/rouen

Centre Porsche Caen
ZA Normandika
422 Avenue des Digues
14123 Fleury sur Orne
Tél. : 02 31 70 99 11
contact@porsche-caen.fr
www.centreporsche.fr/caen

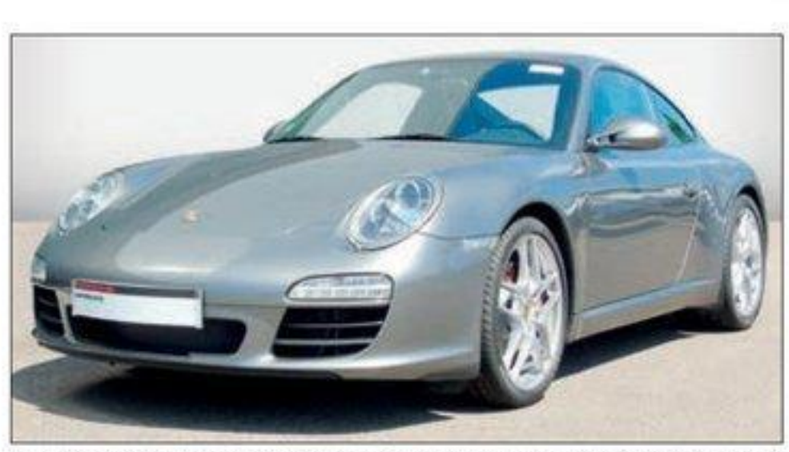
Retrouvez toute notre actualité sur notre page Facebook.



FS319207 997 Turbo Cab 10/2009, 19.968km, Blanc Carrara, int. tt cuir Bleu Abysse, Assist park, BV Tiptronic S, PCM, tel, Pack Sport Chrono+, régul vitesse, sièges chauff, homelink... Px: 89.400€ Tél: 02.35.76.03.62. Centre Porsche Rouen



FS319208 Macan GTS 03/2016, 25.675km, Bleu Nuit mét., ITC naturel Expresso, BOSE, caméra recul, module Connect+, pack Sport Chrono, phares DEL, SC, TO pano, pack int. Carbone Px: 86.900€ Tél: 02.35.76.03.62. Centre Porsche Rouen



FS319209 997 Carrera S 08/2008, 73.246km, Gris Météor, int. tt cuir Noir, Assist park, BV PDK, BOSE, PCM, navig, tel, SC, sièges confort, Pack Sport Chrono+, TOE, sièges ventilés... Px: 70.400€ Tél: 02.35.76.03.62. Centre Porsche Rouen



FS319210 911 Carrera S 12/2011, 57.076km, Gris Quartz mét., int. tt cuir Noir, Assist park, BV PDK, jantes Carrera S 20", Pack Sport Chrono+, PCM, navig, tel, régul vitesse, SC, TOE, Px: 86.500€ Tél: 02.31.709.911. Centre Porsche Caen



FS319211 Panamera S E-Hybrid 10/2016, 15.500km, Argent Rhodium, ITC Noir, Assist park, caméra recul, BOSE, jantes 911 Turbo 20", Pack Sport Chrono+, tel, SC, TOE, volant Sport PDK, Px: 96.500€ Tél: 02.31.709.911. Centre Porsche Caen



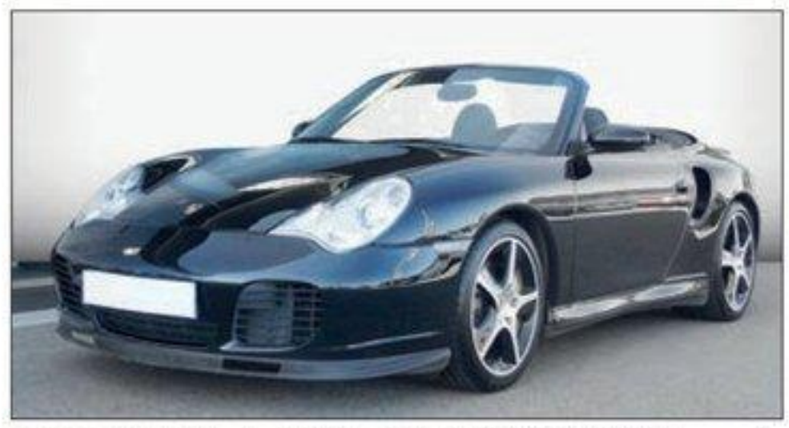
FS319212 718 Boxster S 06/2016, 14.480 km, assist park, caméra recul, BV PDK, BOSE, Module Connect+, PCM, navig, tel, pack Sport Chrono, phares à LED, PASM, sièges chauff Px: 82.900€ Tél: 02.31.709.911. Centre Porsche Caen



FS319213 964 Carrera Cab TurboLook 01/1992, 74.513km, Bleu nuit mét., cuir bleu marine, Rbags, capote électr, clim, int. cuir, ODB, SC, sièges confort, BVM, RK7 «Symphony» Px: 159.400€ Tél: 02.32.96.71.50. Classic Rouen



FS319214 993 Carrera 4S 08/1996, 101.799km, Noir mét., int. cuir Noir, Rbags, BVM6, châssis rabaissé, clim, ODB, pack Audio, radio CD, sièges Confort, TOE, Turbolook Px: 97.400€ Tél: 02.32.96.71.50. Classic Rouen



FS319215 996 Turbo S Cabriolet 03/2005, 94.889km, noir, int. tt cuir Noir, Assist park, tel, hardtop, jantes Sport Techno, sièges chauff, supports lombaires, BV Tiptronic S... Px: 99.400€ Tél: 02.32.96.71.50. Classic Rouen



Vivez votre rêve en toute sérénité.

Véhicules d'occasion Porsche Approved.

Retrouvez tous nos véhicules d'occasion sur www.centreporsche.fr/antibes

PORSCHE

Centre Porsche Antibes
87 Allée Bellevue
06600 Antibes
Tél. : 04 92 91 33 88
www.centreporsche.fr/antibes



FS318216 991 2s Cab gris quartz, tt cuir noir, 04/2016, 17.345km, échap sport, navig tactile, bluetooth, assist pkg av/ar, phare del Px: 129.900€ garantie constructeur Tél: 04.92.91.33.88. Centre Porsche Antibes Dépt 06



FS318217 Cayenne D Bleu Moonlight, cuir Gris Quartz, 06/2015, 61.500km, Toit Pano, jtes 21", xenon, SC, suspension Pneumatique Px: 61.900€ garantie Porsche Approved 12 mois Tél: 04.92.91.33.88. Centre Porsche Antibes Dépt 06



FS318218 993 GT3 RS 07/2015, cuir alcantara noir, 2.750km, freins céramique, phares led, arceau cage orange, pack sport chrono avec track précision Px: 229.900€ garantie constructeur Tél: 04.92.91.33.88. Centre Porsche Antibes Dépt 06



FS318219 991 Turbo S tt cuir noir, 01/2015, 34.279km, camera de recul, TO en verre, navigation tactile, bluetooth, freins céramique Px: 157.900€ garantie Porsche Approved 12 mois Tél: 04.92.91.33.88. Centre Porsche Antibes Dépt 06



FS318220 991 Turbo S bleu graphite, tt cuir noir, 07/2016 8.041km, sges chauffant et ventilés, TO en verre, phares à led, assistance angle mort Px: 199.900€ garantie constructeur Tél: 04.92.91.33.88. Centre Porsche Antibes Dépt 06



FS318221 Cayenne Diesel tt cuir Noir, 10/2015, 31.376km, Toit Pano, Suspension Pneumatique, jtes 20", Xenon Directionnel Px: 63.900€ garantie Porsche Approved 12 mois Tél: 04.92.91.33.88. Centre Porsche Antibes Dépt 06



FS318222 Macan Tout cuir Bicolore Gris Quartz/ Gris Galet, 09/2016, 15.425km, Toit Pano, Apple Car Play, échap Sport, xenon directionnel Px: 69.900€ garantie Porsche Approved 12 mois Tél: 04.92.91.33.88. Centre Porsche Antibes Dépt 06



FS318223 Macan SD tt cuir noir, 10/2015, 26.939km, échap Sport, Toit Pano, jtes 21", navigation tactile et bluetooth Px: 72.900€ garantie Porsche Approved 12 mois Tél: 04.92.91.33.88. Centre Porsche Antibes Dépt 06



FS318224 new Panamera Turbo gris volcan, cuir bicolore noir/ rouge, 11/2016, 4.384km, échap sport, TO, audio burmester, sges ventilés, tuner tv Px: 181.900€ garantie constructeur Tél: 04.92.91.33.88. Centre Porsche Antibes Dépt 06



100% Porsche.

Véhicules d'occasion Porsche Approved.

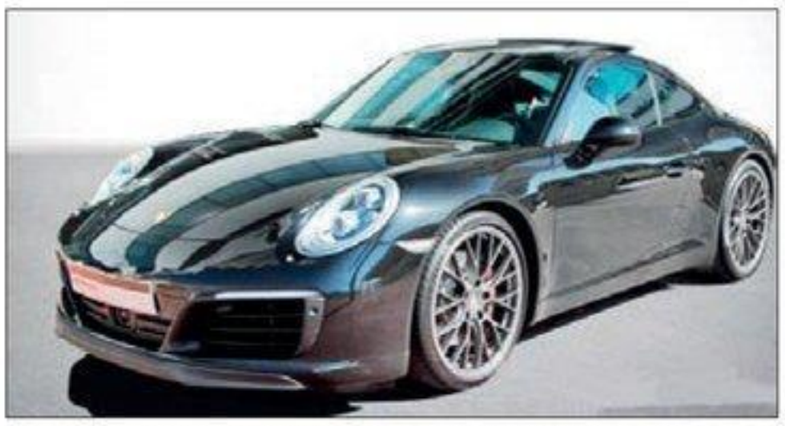
PORSCHE

Centre Porsche Monaco
13 boulevard Charles III
98000 Monaco
Tél. : 00 377 97 98 13 13
www.centreporsche.fr/monaco

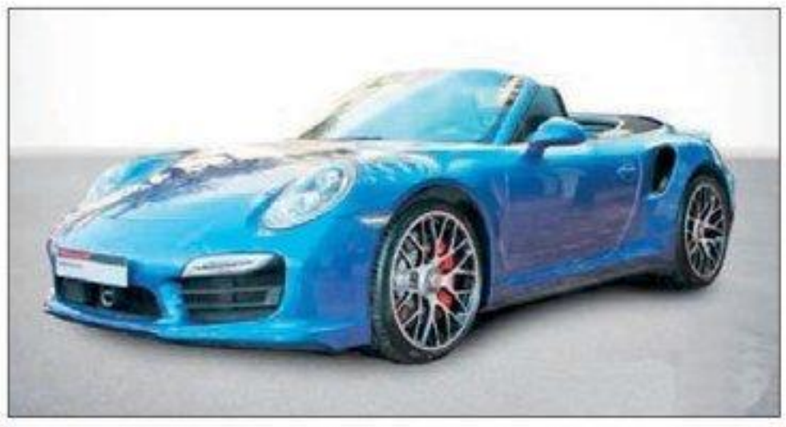
Retrouvez tous nos véhicules d'occasion sur www.centreporsche.fr/monaco



FS319192 718 Cayman S PDK, 01/2017, 6.900km, Bleu Saphir, Cuir Noir/Craie, Caméra recul, JA 20", GPS, Tél
Px: 79.000€
Tél: 00.377.97.98.13.13. www.centreporsche.fr/monaco



FS319193 991 Carrera 2S Coupé PDK, 12/2015, 8.500km, Noir Intense, Cuir Noir, GPS, Tél, Toit ouvrant, JA 20", échap Sport
Px: 139.000€
Tél: 00.377.97.98.13.13. www.centreporsche.fr/monaco



FS319194 991 Turbo Cabriolet PDK, 02/2014, 47.500km, Bleu Saphir, Cuir Noir, GPS, Tél, Radar, Pack Chrono
Px: 155.900€
Tél: 00.377.97.98.13.13. www.centreporsche.fr/monaco



FS319195 Cayenne Diesel 3.0L, 05/2016, 3.500km, Argent Rhodium, Cuir Noir, GPS, Tél, Caméra, Sièges Chauffants,
Px: 88.000€
Tél: 00.377.97.98.13.13. www.centreporsche.fr/monaco



FS319196 Cayman GT4, 02/2017, 60km, Gris Quartz, Cuir Noir, Pack Chrono, Carbone, Tél
Px: 125.900€
Tél: 00.377.97.98.13.13. www.centreporsche.fr/monaco



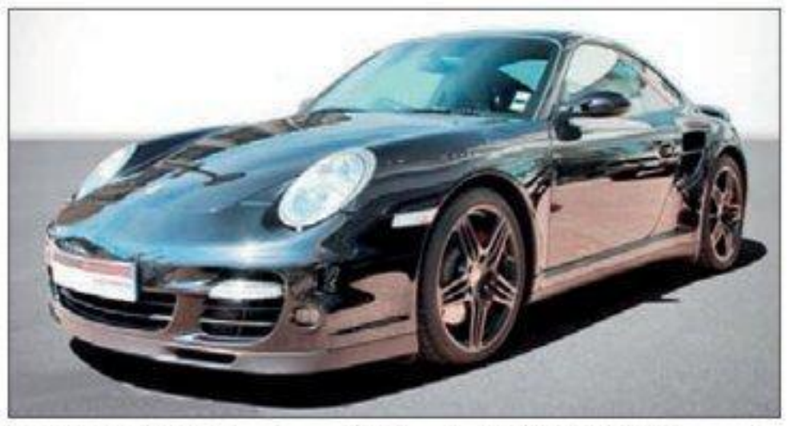
FS319197 993 Carrera 4S Coupé, 07/1998, 62.300km, Noir, Cuir Noir, Clim Auto, Toit Ouvrant
Px: 106.900€
Tél: 00.377.97.98.13.13. www.centreporsche.fr/monaco



FS319198 Boxster 2.7 PDK, 07/2015, 19.970km, Argent, Cuir Rouge, JA 20, Tél, GPS, Sièges Chauffants
Px: 69.000€
Tél: 00.377.97.98.13.13. www.centreporsche.fr/monaco



FS319199 Macan Turbo, 01/2017, 3.300km, Gris Volcano, Cuir Gris/Galet, GPS, Tél, JA 21, Echap Sport, Caméra
Px: 99.900€
Tél: 00.377.97.98.13.13. www.centreporsche.fr/monaco



FS319200 997 Turbo Coupé Tiptronic, 11/07, 42.300km, noir métal, cuir Noir, Assistance pkg, JA 19", Pack Sport, Volant Multifonction, Px: 79.000€
Tél: 00.377.97.98.13.13. www.centreporsche.fr/monaco



© HAASEPHOTOCLASSIC.COM

En course ou dans votre Centre Service Porsche Saint-Étienne, l'exigence reste la même.

Consultez nos experts, ils se feront un plaisir de vous conseiller.

Retrouvez tous nos véhicules d'occasion Porsche Approved sur :

www.centreservice-porsche.fr/saint_etienne

Retrouvez toute notre actualité sur notre page Facebook.

PORSCHE

Centre Service Porsche Saint-Étienne
57 Boulevard Jules Janin
42000 Saint-Étienne
Tél. : 04 77 32 66 06
www.centreservice-porsche.fr/saint_etienne



FS319216 Porsche 991 GT3 RS, 11/2015, 7.900km, Orange Fusion, Int. Tout cuir surpiqures orange, Lift System, phares fonds noir, véhicule filmé, Px: 209.900€
Tél: 04.77.32.66.06. Centre Service Porsche St Etienne



FS319217 Porsche 991GTS PDK 12/2014, 11.000km, noir, int GTS noir/rouge, pack confort, jupes latérales, jtes Turbo, garantie Porsche Approved Px: 132.900€
Tél: 04.77.32.66.06. Centre Service Porsche St Etienne



FS319218 Porsche 991 GTS CAB PDK, 05/2015, 34.000km, Rouge Carmin, ITC Noir/Surpiqures Rouges, Pack Confort, J. 911 Turbo S, régul, Gar Porsche Approved 1 an, Px: 134.900€
Tél: 04.77.32.66.06. Centre Service Porsche St Etienne



FS319219 Porsche Boxster GTS PDK, 03/2016, 17.500km, rouge carmin, Pack Int. GTS surpiqûres rouges, J. 20" Turbo, PCM, sièges chauffants, Carbone, Px: 85.000€
Tél: 04.77.32.66.06. Centre Service Porsche St Etienne



FS319220 Porsche 991 Targa 4S, 04/2016, 13.500km, Orange fusion, Int. tt cuir noir, échap Sport, jantes noires, caméra de recul, PDLS +, sièges chauffants, Px: 156.900€
Tél: 04.77.32.66.06. Centre Service Porsche St Etienne



FS319221 Porsche Macan 2.0 252cv, 10/2016, 5.900km, Gris Volcano, Pack Int. cuir noir, Susp. Pneumatiques, jtes 20", Toit Panoramique, SC, Caméra de Recul, Black Pack, Px: 79.900€
Tél: 04.77.32.66.06. Centre Service Porsche St Etienne



FS319222 Porsche Boxster S Black Edition, 07/2011, 50.000km, Int. tt cuir noir, jtes 19", PASM, Bose, Pack Sport Chrono, Garantie 1 an Porsche Approved, Px: 51.900€
Tél: 04.77.32.66.06. Centre Service Porsche St Etienne



FS319223 Porsche 996 GT3, 10/2004, 42.500km, Gris Atlas, Pack Cuir Noir, jtes GT3 Design, Baquets, Autoradio, clim auto, ceintures rouges, Px: 83.900€
Tél: 04.77.32.66.06. Centre Service Porsche St Etienne



FS319224 Porsche 991 2S 420cv, 12/2016, 8.500km, Noir basalte, Int. Tout cuir noir, échap. Sport, Pack Sport Chrono plus, Toit ouvrant en verre, jtes 20" RS, Px: 126.900€
Tél: 04.77.32.66.06. Centre Service Porsche St Etienne



Pour acheter un véhicule d'occasion, le chemin le plus court n'est pas toujours le meilleur. Faites donc un détour par votre Centre Porsche.

RÉSEAU OFFICIEL PORSCHE

CENTRES PORSCHE :

06 - ANTIBES
www.centreporsche.fr/antibes
04.92.91.33.88

13 - MARSEILLE
www.centreporsche.fr/marseille
04.91.19.63.40

14 - CAEN
www.centreporsche.fr/caen
02.31.709.911

17 - LA ROCHELLE
www.centreporsche.fr/la_rochelle
05.160.72.911

20 - BASTIA
www.centreporsche.fr/bastia
04.95.30.72.55

21 - DIJON
www.centreporsche.fr/dijon
03.80.52.08.00

29 - BREST
www.centreporsche.fr/brest
02.98.45.43.06

31 - TOULOUSE
www.centreporsche.fr/toulouse
05.62.71.67.67

33 - BORDEAUX
www.centreporsche.fr/bordeaux
05.56.46.70.70

34 - MONTPELLIER
www.centreporsche.fr/montpellier
04.67.911.911

35 - RENNES
www.centreporsche.fr/rennes
02.99.83.19.19

37 - TOURS
www.centreporsche.fr/tours
02.47.40.21.50

38 - GRENOBLE
www.centreporsche.fr/grenoble
04.76.43.70.74

44 - NANTES
www.centreporsche.fr/nantes
02.40.94.82.50

45 - ORLÉANS
www.centreporsche.fr/orleans
02.38.69.33.69

51 - REIMS
www.centreporsche.fr/reims
03.26.88.80.00

54/57 - LORRAINE
www.centreporsche.fr/lorraine
03.83.82.36.10

56 - LORIENT
www.centreporsche.fr/lorient
02.97.81.19.20

59 - LILLE
www.centreporsche.fr/lille
03.20.43.21.68

63 - CLERMONT-FERRAND
www.centreporsche.fr/clermont_ferrand
04.73.74.32.00

66 - PERPIGNAN
www.centreporsche.fr/perpignan
04.68.811.911

67 - STRASBOURG
www.centreporsche.fr/strasbourg
03.90.20.47.57

68 - MULHOUSE
www.centreporsche.fr/mulhouse
03.89.31.43.14

69 - LYON NORD
www.centreporsche.fr/lyon_nord
04.72.72.08.38

69 - LYON SUD
www.centreporsche.fr/lyon_sud
04.72.09.02.09

74 - ANNECY
www.centreporsche.fr/annecy
04.50.57.89.38

75 - PARIS 16e
www.centreporsche.fr/paris
01.44.96.30.30

76 - ROUEN
www.centreporsche.fr/rouen
02.35.76.03.62

78 - ST-GERMAIN-EN-LAYE
www.centreporsche.fr/saint_germain
01.39.04.69.00

78 - VÉLIZY
www.centreporsche.fr/velizy
01.30.67.62.00

83 - FRÉJUS
www.centreporsche.fr/frejus
04.94.19.99.00

83 - TOULON
www.centreporsche.fr/toulon
04.94.16.00.00

84 - AVIGNON
www.centreporsche.fr/avignon
04.32.44.87.90

91 - ARPAJON
www.centreporsche.fr/arpajon
01.64.91.30.70

92 - LEVALLOIS-PERRET
www.centreporsche.fr/levallois
01.49.68.34.34

94 - ST-MAUR-DES-FOSSÉS
www.centreporsche.fr/saint_maur
01.49.76.78.78

95 - ROISSY
www.centreporsche.fr/roissy
01.34.31.25.30

98 - MONACO
www.centreporsche.fr/monaco
00.377.97.98.13.13
- Service Après-Vente :
04.93.78.45.46

ANDORRE
www.centreporsche.fr/andorre
00.376.874.220

CENTRES SERVICE PORSCHE :

26 - MONTÉLIMAR
www.centreservice-porsche.fr/montelimar
0.825.026.911

42 - SAINT-ÉTIENNE
www.centreservice-porsche.fr/saint_etienne
04.77.32.66.06

64 - BAYONNE
www.centreservice-porsche.fr/bayonne
05.59.55.44.81

77 - PARIS EST
www.centreservice-porsche.fr/paris_est
01.60.94.81.40

WORKSHOP* PORSCHE :

72 - LE MANS
www.porsche.fr/experience-center
02.43.40.80.99

Informations complémentaires sur le moteur de recherche IPL (International Porsche Locator) sur www.porsche.fr

* Atelier



10 rue Claude Genoux - BP 49 - 73200 Albertville

Assureur Officiel

PATRICK TORTORICI Allianz

Des garanties étudiées pour chacun : - Circuits hors compétition - Stage de récupération de point de permis pour les professionnels - Défense juridique tels que vice-cachés - Mise au garage l'hiver, etc...

VOUS ROULEZ PEU ? PAYEZ MOINS CHER !

Avec l'assurance aux kilomètres....

Renseignements au 04.79.32.23.07 ou par mail : 573ma11@agents.allianz.fr



FS319001 997 Turbo 3.8 01/2010, 72.500km, PDK, carnet entretien réseau, ITC rouge Cartier, gris météore, PCCB, Bose TO, pack alu, ODB, PCM, xenon, TBE, Px: 99.500€ Tél: 06.33.47.83.75. Dépt 33



FS319002 996 Turbo X50, 03/2003, 91.000km, excellent état, boite méca, bleu nuit, ligne TubiStyle, embrayage Sachs Racing, reprog 521ch au banc, carnet d'entretien, révisée Px: 63.000€ Tél: 07.60.57.89.60 Dépt 33



FS319004 Boxster 987 2.7 240ch 09/2005, état except, 2e prop, prov Allemagne PCM GPS alarme Mod Tél PSM fact carn entr nouv amort AV nouv p AV p AR 70% non fum régul vit, 133.500km, Px: 19.900€ Tél: 06.27.71.38.49. Dépt 83



FS319005 993 Carrera 2 1994, 272cv, 140.000km, excellent état, tout cuir gris, pack alu, CD, clim, bleu nuit, toit ouvrant, carnet et factures, Px: 55.000€ Tél: 06.30.52.43.35. Dépt 84



FS319118 Porsche AT1 Coupé 1957, Rouge cuir&velour beige, Préparation GT, entièrement restauré
Tél: 05.56.03.09.47. Serge Heitz Automobile Consulting



FS319119 Porsche 356 Speedster GT 1958, Noir, cuir beige, entièrement restauré à neuf
Tél: 05.56.03.09.47. Serge Heitz Automobile Consulting



FS319120 Porsche 356 BT5 Roadster 1960, Slate grey, cuir gris, entièrement restauré
Tél: 05.56.03.09.47. Serge Heitz Automobile Consulting



FS319121 Porsche 356 BT5 Roadster 1960, noir, cuir beige, entièrement restauré
Tél: 05.56.03.09.47. Serge Heitz Automobile Consulting



FS319122 Porsche 356 BT6 Roadster 1962, Slate grey, cuir rouge, double grilles, entièrement restauré à neuf
Tél: 05.56.03.09.47. Serge Heitz Automobile Consulting



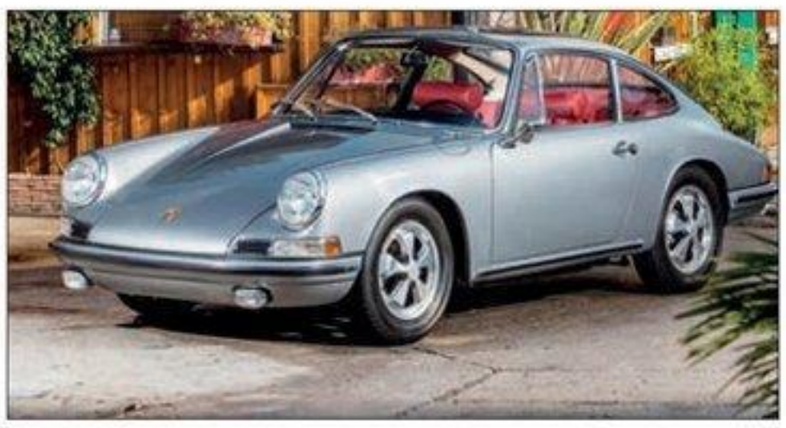
FS319123 Porsche 356 BT5 Coupé 1963, moteur Super 90, entièrement restauré
Tél: 05.56.03.09.47. Serge Heitz Automobile Consulting



FS319124 Porsche 356 C Cabriolet 1964, Gris, cuir bleu, entièrement restauré
Tél: 05.56.03.09.47. Serge Heitz Automobile Consulting



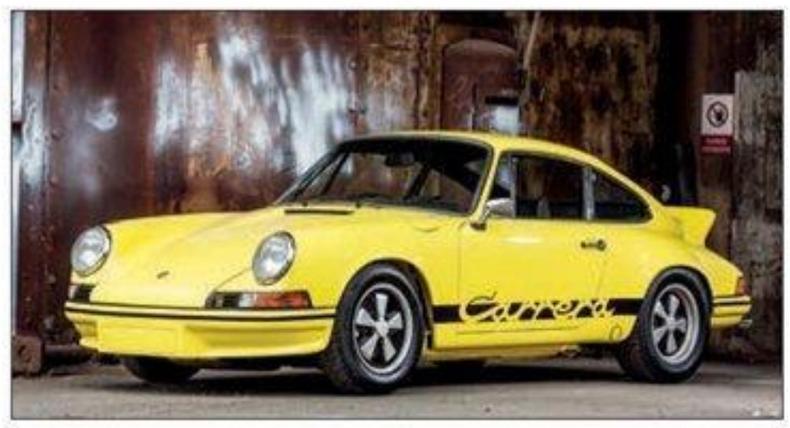
FS319125 Porsche 911 2.0 1965, Ivoire, cuir rouge, entièrement restauré à neuf
Tél: 05.56.03.09.47. Serge Heitz Automobile Consulting



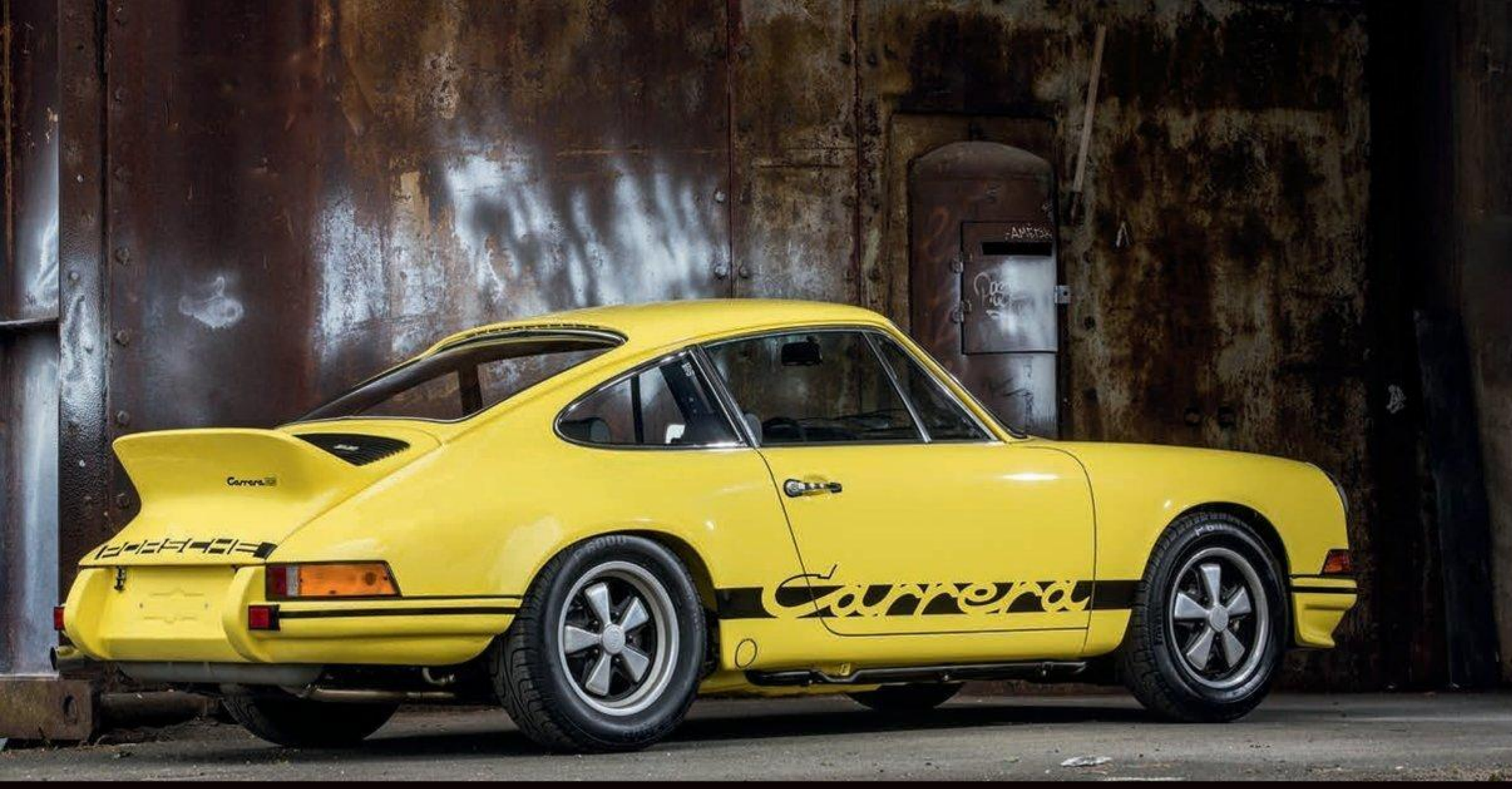
FS319126 Porsche 911 2.0 1966, Gris argent, cuir rouge, entièrement restauré
Tél: 05.56.03.09.47. Serge Heitz Automobile Consulting



FS319127 Porsche 911 2.2S Targa 1970, Noir, cuir beige, entièrement restauré
Tél: 05.56.03.09.47. Serge Heitz Automobile Consulting



FS319128 Porsche 911 2.7 RS Lightweight 1973, Jaune, entièrement authentique
Tél: 05.56.03.09.47. Serge Heitz Automobile Consulting



Serge Heitz

AUTOMOBILE CONSULTING

| PARIS / Sur rendez-vous / t. 0810 356 911 **| LÈGE CAP FERRET (BORDEAUX) /** 13 Bis Av. du Général De Gaulle 33950 LEGE CAP FERRET / t. +33 556 03 09 47 **| www.sergeheitz-consulting.com**

UN AUTRE REGARD POUR ACHETER UNE PORSCHE

23 ANS D'EXPÉRIENCE DES PREMIÈRES AUX DERNIÈRES PORSCHE **SEULEMENT EN** ÉTAT RARE D'ORIGINE OU RESTAURÉES **CONNAISSANCE AVANT-GARDISTE DE L'ÉVOLUTION DES MARCHÉS** DE RÉELS CONSEILS EN INVESTISSEMENT **ET PLAISIR DE CONDUITE** POSSIBILITÉ DE VÉHICULES À LA CARTE FIABILISÉS ET SÉCURISÉS **UNIQUE EN QUALITÉ DE SERVICE ET APRÈS VENTE +33 556 03 09 47**

LA LISTE DE NOTRE STOCK N'EST PAS EXHAUSTIVE, CONSULTEZ NOUS PAR TÉLÉPHONE ET RÉSERVEZ DÈS MAINTENANT UNE PORSCHE EN COURS DE RESTAURATION DANS NOS ATELIERS.
NOUS NE PROPOSONS QUE DES VEHICULES EN ÉTAT RARE D'ORIGINE OU RESTAURÉS.

356 CARRERA A | 1957 - Aquamarine metal cuir gris - Entièrement restaurée
356 A T1 | 1956 - Rouge cuir beige - Très rare toit ouvrant - Equipements GT
FANTASTIQUE 356 SPEEDSTER GT | 1958 - Noir cuir beige - Nombreuses options - Concours
356 ROADSTER SUPER 90 | Slate grey cuir havane - Concours
356 ROADSTER BT5 | Slate Grey cuir gris - Nombreuses options - État concours
NOUVEAU 356 ROADSTER BT6 | Double grille - Slate grey cuir rouge - Concours
356 BT5 COUPE SUPER 90 | Gris cuir rouge - Concours
356 SC CABRIOLET | 1964 - Noir cuir noir - Concours
356 CONTINENTALE | 1955 - Gris graphite cuir graphite - Etat concours

PARFAITE 911 2.7 RS LIGHTWEIGHT | Bleu interieur noir - Restaurée au Musée Porsche
911 2.2 S TARGA | 1970 - Noir cuir beige - Superbe et très rare dans cette teinte d'origine
911 2.4 S TARGA | Gris cuir noir - Entièrement restaurée
911 2.0 S COUPÉ | 1966 - Une des toutes premières - Gris argent cuir rouge - Etat concours
911 2.0 COUPÉ | 1965 - Ivoire cuir rouge - D'origine française - Etat concours
911 2.0 COUPÉ | 1966 - Agua blue cuir beige - D'origine française - Etat concours
ULTRA RARE 993 3.6 TURBO S | 1993 - Jaune cuir noir - Seulement 32 000 kms - Concours
993 3.6 TURBO | 1993 - Noir cuir noir - 1ère main - 45 000 kms
911 3.2 CABRIOLET | 1988 - Blanc cuir noir - Seulement 49 000 kms
911 3.2 CABRIOLET | 1986 - Rouge indien cuir noir - Seulement 48 500 kms
964 TARGA CARRERA 4 | Gris cuir noir - 1990 - 90 000 kms
964 CABRIOLET | 1993 - Bleu marine cuir bleu - Seulement 78 000 kms
993 CABRIOLET | Bleu cuir capote bleue - Seulement 69 000 kms - Superbe
993 CABRIOLET | Noir cuir gris - 72 000 kms - Etat très rare
993 TARGA | 1996 - Bleu marine cuir gris - 79 000 kms
TRÈS RARE 993 4S X51 | Gris cuir bleu marine - 85 000 kms
993 S | 1997 - Noir cuir noir - Sieges sport et jantes 18 pouces - Seulement 68 000 kms- Superbe
PLUSIEURS AUTRES 911 | De 1985 à 1998 - Disponible en état collection

TOUTES NOS PORSCHE SONT GARANTIES UN AN DANS TOUTE L'EUROPE

WWW.UPPERCUT-AGENCY.COM

STOCK PERMANENT DE PORSCHE SÉLECTIONNÉES

SPEED STAR - PARIS
Tél : 06.36.356.911
www.speedstar.fr

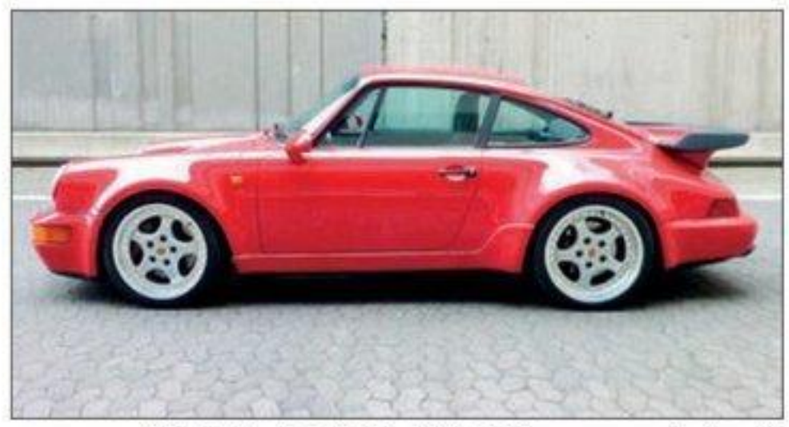
Parce que l'aboutissement d'un rêve ne se fait pas à la légère...



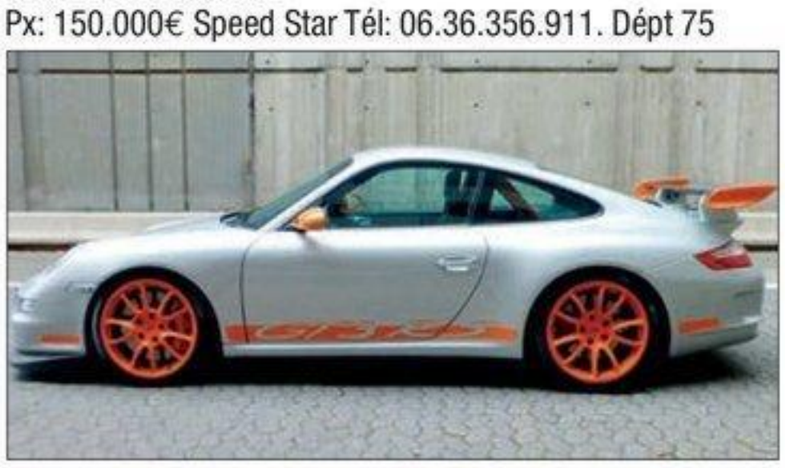
FS319129 991 Carrera S PDK 50e anniversaire 2014, 11.800km, gris geyser, tt cuir et tissu «pied de poule» marron, série limitée
Px: 150.000€ Speed Star Tél: 06.36.356.911. Dépt 75



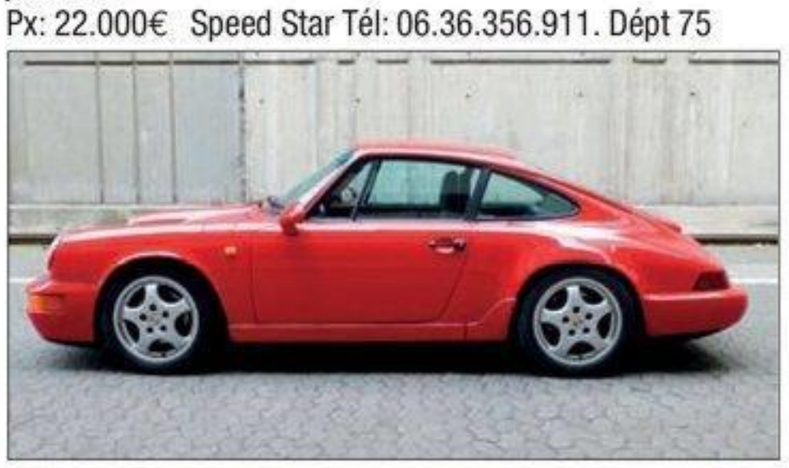
FS319130 Boxster S 3.2L 2003, 79.000km, gris méridien, tt cuir cleu, sièges sport chauff, PSM, CDR-23, ODB, PDC, jantes 18"
Px: 22.000€ Speed Star Tél: 06.36.356.911. Dépt 75



FS319131 964 Turbo 3.3 1991, 114.000km, rouge indien, tt cuir noir, SC, clim, TOE, Radio CD, ODB, EGAR, kit puissance 385ch, jantes 18"
Px: 118.000€ Speed Star Tél: 06.36.356.911. Dépt 75



FS319132 997 GT3 RS 2007, 28.000km, gris arctic, bande orange, full cuir, clim auto GPS, pack carbone, pack chrono, régul. vit.,
Px: 135.000€ Speed Star Tél: 06.36.356.911. Dépt 75



FS319133 964 C4 1991, 115.000km, rouge indien, cuir noir, sges élect., clim, radio CD, pot Cup, jantes 17"
Px: 48.000€ Speed Star Tél: 06.36.356.911. Dépt 75



FS319134 993 C2 1995, 98.000km, bleu nuit, cuir gris, clim, ODB, Radio CD, Autobloq. ABD, Pack MotorSound, Pot Sport, Jantes 17"
Px: 63.000€ Speed Star Tél: 06.36.356.911. Dépt 75



FS319135 997 C2S PDK 2009, 31.000km, Blanc Carrera, tt cuir cocoa, sges sport Adapt., Navi, Bluetooth, Régul. Vit., PDC, Jantes 19"
Px: 68.000€ Speed Star Tél: 06.36.356.911. Dépt 75



FS319136 993 C2 Cab 1996, 101.000km, Gris Polaire, cuir Noir, clim, ODB, Radio CD, Saute vent + Couvre Capote, Jantes 17"
Px: 70.000€ Speed Star Tél: 06.36.356.911. Dépt 75



FS319137 911 3.2 Cab G50 1987, 195.000km, Noir Verni, cuir noir, Climatisation, Radio CD, Capote élect., échap. SCART, Jantes 15"
Px: 53.000€ Speed Star Tél: 06.36.356.911. Dépt 75



FS319006 991 4S cab PDK 04/2014, 18.500km, Gris Agate, échap sport, Sport + Int tt cuir bicol, Radar Bose, Sges sport/ chauf, GPS ... Px: 112.000€ Tél: 06.27.47.13.02. Dépt 11



FS319007 Très belle 911 3.2 04/1985, Flat nose (acier), susp AR régl, baquet RS + harnais, Gros freins AV, 87.000km, Px: 49.000€ Tél: 00.32.497.50.65.57. Belgique



AG319801 964 Turbo look 142.000km 1992 origine France série limitée 700 ex certificat Porsche. capote électrique, Cuir, clim, ABS, ordinateur de bord. Entièrement révisée, Px: 98.000€ Tél: 06.50.18.60.95. Dépt 10



CLASSIC
Autostore



Partagez notre passion pour les Porsche série G de 1974 à 1989.

Découvrez notre sélection de 911 « classic »
systématiquement contrôlées et révisées par Porsche Classic Partner...

Avec Classic Autostore roulez l'esprit tranquille...

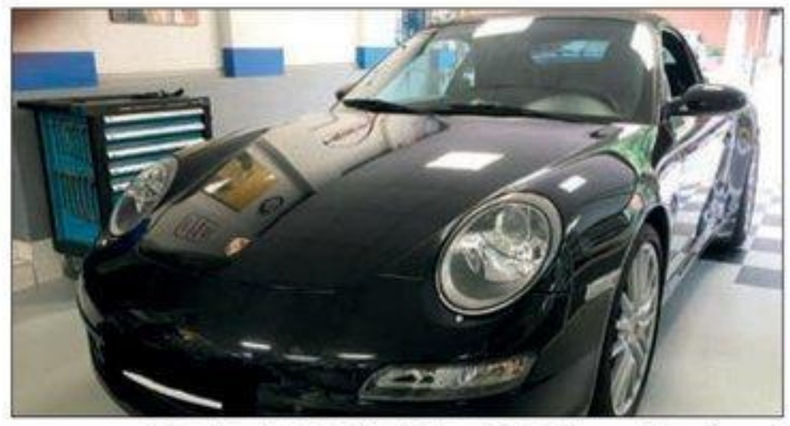
Rejoignez nous sur : **www.classic-autostore.fr**
Tel : **02.30.13.10.10 - 07.63.75.23.25** / Email : **c.goncalves@classic-autostore.com**



FS319268 Carrera 3.0L 1977 155.000km, Full cuir, Dossier complet, origine connue Px: 77.900€ Tél: 04.93.389.911. hprs@hprs.fr Dépt 06



FS319269 993 C2 Cab 3.6L 1997, française, 59.500km, BV méca 6 vitesses, ODB, tél, nav, factures carnet Px: 105.900€ Tél: 04.93.389.911. hprs@hprs.fr Dépt 06



FS319270 997 4S Cab 3.8L 2007, 62.000km, BV méca 6 vitesses, full cuir, pack chrono, bose, nav, sges chauf, kit moteur X51 d'origine, factures, carnet, Px: 62.900€
Tél: 04.93.389.911. hprs@hprs.fr Dépt 06



FS319271 993 Carrera 2 1994, 152.000km, bleu, int gris, BV méca 6 vitesses, sges élect chauf, TO, Rbag, révisée, carnet, factures Px: 54.900€
Tél: 04.93.389.911. hprs@hprs.fr Dépt 06



FS319272 Carrera 3.2L Targa 1987, 180.000km, full cuir, EG ar, factures
Px: 50.900€ Tél: 04.93.389.911. hprs@hprs.fr Dépt 06



FS319273 997 2S 3.8L 2006, 68.000km, BV Méca 6 vitesses, Full cuir, Pack chrono, Bose, Chargeur CD, Nav, TOE, Park assist Ar, carnet
Px: 48.900€ Tél: 04.93.389.911. hprs@hprs.fr Dépt 06

HPRS
Motorsport

ERIC PINEL
SPECIALISTE PORSCHE INDEPENDANT

www.hprs.fr



Entretien
Assistance course
Préparation Piste et Rallye
Géométrie / Liaison au sol
Pneumatiques
Climatisation
Pièces détachées
neuves et occasions
Certification Hybride

17 Bd Vallombrosa - 06400 Cannes - Tél: 04.93.389.911 - Fax: 04.93.396.702 - mail: hprs@hprs.fr



996 Turbo Tiptronic 05/2000

134.815km, Bleu LapisLazuli, tout cuir gris, clim, Toit Ouvrant, régulateur de vitesse, PCM, PSM (FS319138)

Px: 57.900€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com



997 Carrera S Tiptronic 01/2007

94.020km, Noir Basalt, Tout cuir noir, clim, PCM, PSM, PASM, Phares litronic, sièges électriques, carnet / factures/ garantie (FS319139)

Px: 44.900€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com



964 Carrera 4 03/1991

174.500km, noir, cuir Beige, Toit Ouvrant, Clim, sges Sport, Jantes 17" Cup, carnet, factures, garantie (FS319140)

Px: 52.900€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com



997 Turbo PDK 11/2009

70.563km, Gris Météor, tout cuir noir, Pack Sport Chrono, Toit Ouvrant, sièges Sport, PCCB, Jantes Rs Spyder, origine France, carnet, factures, garantie (FS319141)

Px: 96.900€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com



997 Carrera S Tiptronic 09/2004

98.950km, gris Kerguelen, tt cuir gris, TO, clim, pack sport chrono, bose, origine france, carnet, facture garantie (FS319142)

Px: 47.900€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com



991 Carrera 4S 02/2013

27.250km, Noir Basalt, Tout Cuir Noir, Toit Ouvrant, Sièges sport adaptatifs, échappement sport, PSM, PASM, régulateur, origine France, carnet, factures, garantie (FS319143)

Px: 106.000€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com



911 SC 04/1983

172.000km, Gris Métal, intérieur bleu, carnet, factures, garantie, (FS319144)

Px: 52.000€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com



996 Cabriolet 3.6 12/2004

95.000km, Noir Métal, Tout Cuir Noir, clim, sges électriques, PSM, PCM, Système Audio, carnet, factures, Garantiee (FS319145)

Px: 36.900€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com

Virages Automobiles

Spécialiste **Porsche**

Bertrand Dumarcet

Achat-vente / Dépôt-vente / Financements

Sélection de Porsche d'occasion révisées et garanties

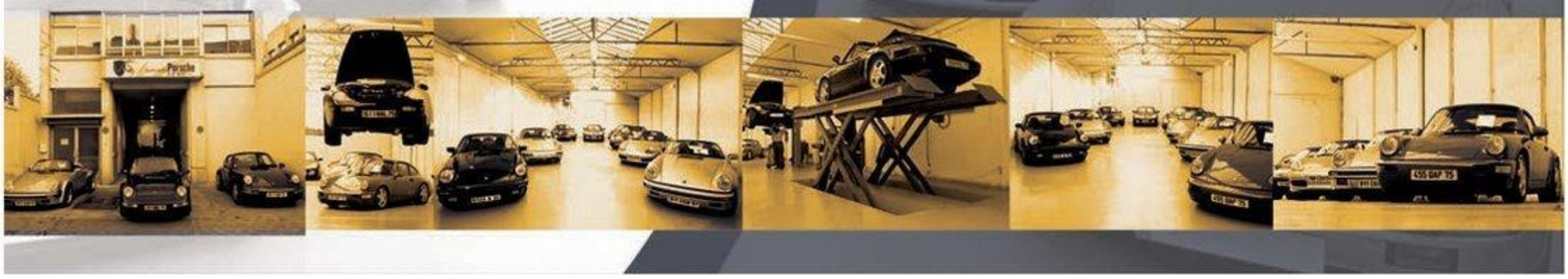
Atelier spécialisé Porsche, outillage spécifique

Appareil de contrôle et réglage géométrie

www.virages-automobiles.com

01 55 700 911

44, rue du Moulin des Bruyères - 92400 Courbevoie





991 Targa 4S 10/2016

14.250km, noir basalt, tt cuir noir, sges sport adaptatifs, pack sport chrono, échap sport, régul de vitesse, etc … carnet, garantie (FS319146)

Px: 152.900€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com



996 GT3 11/2001

89.000km, gris arctic, cuir noir, climatisation, PSM, échappement inox, sièges sport, carnet, factures, garantie (FS319147)

Px: 68.900€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com



993 Carrera 4S

123.000km, Bleu Océan, tout cuir Noir, Toit Ouvrant, climatisation, ABD, sièges électriques (FS319148)

Px: 96.900€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com



991 Carrera S 11/2011

51.500km, gris quartz, tout cuir gris quartz, Toit Ouvrant, Pack Sport Chrono, échappement sport, Jantes 21", origine France, carnet factures garantie (FS319149)

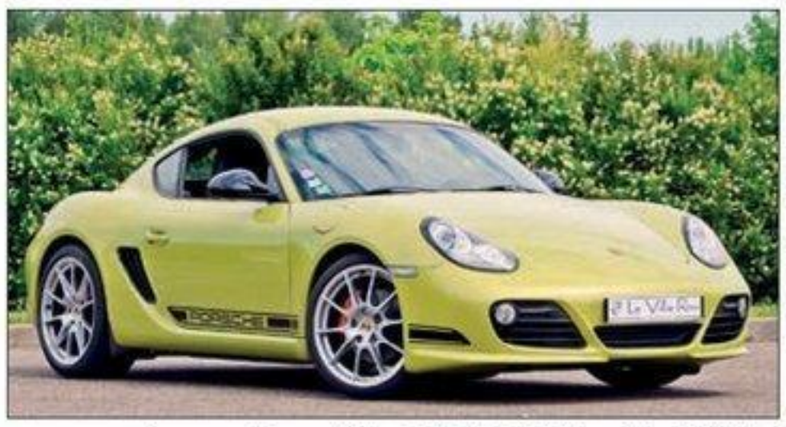
Px: 91.900€ Tél: 01.55.700.911. Virages-automobiles.com

Les automobiles de
La Villa Rose
www.lavillarose.fr
997 Montée de Rognard - 69970 Chaponnay
Tél. : 04 78 216 911
contact@lavillarose.fr





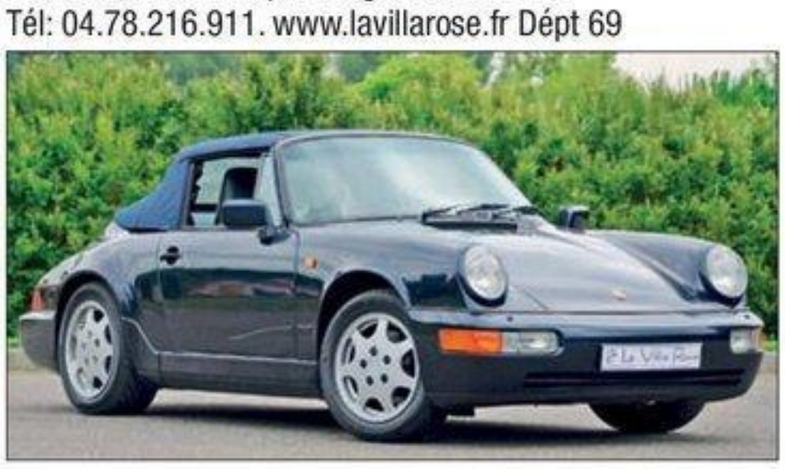
FS319290 Boxster S 987, modèle 2005, 72.900km, Gris Arctique, cuir noir, Feux xénon, système BOSE + Chargeur, radar AR, révisée expert et gar Px: 29.900€
Tél: 04.78.216.911. www.lavillarose.fr Dépt 69



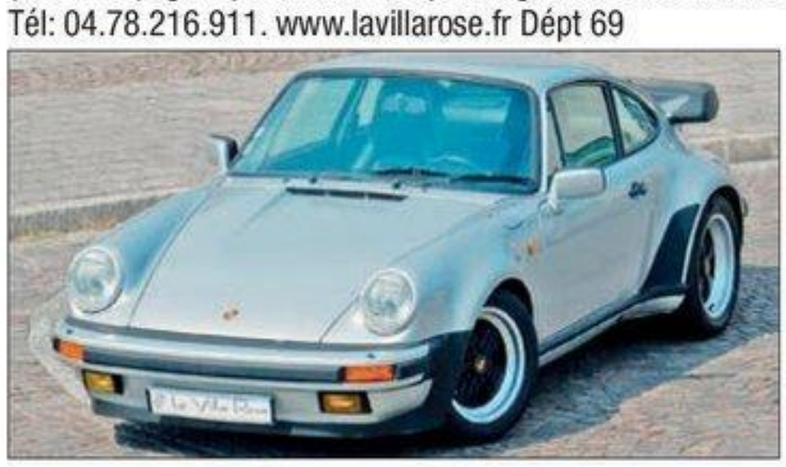
FS319291 Cayman R, modèle 2012, 50.000km, Vert Péridot int cuir noir. entièrement filmé, en peinture d'origine, PCM3 (GPS + Tel) sges sport, révisée, expert et garantie Px: 74.200€
Tél: 04.78.216.911. www.lavillarose.fr Dépt 69



FS319292 Cayman S 987, modèle 2008, 55.500km, int cuir noir, jtes Carrera Classic, sges sports avec logo, Feux ar Rouge, GPS PCM2, Volant Sport, révisée expert et garantie, Px: 36.200€ Tél: 04.78.216.911. www.lavillarose.fr Dépt 69



FS319293 964 C4 Cab 1991, 135.000km, int cuir bleu, capote bleue, jantes « Speedline » 16" et rétros carrés, climatisation, des sièges tout électriques, rév expert et garantie
Px: 62.300€ Tél: 04.78.216.911. www.lavillarose.fr Dépt 69



FS319294 930 Turbo 1988 68.500km, int cuir noir, 1er Px Concours élégance Paradis Porsche 2011, jamais restaurée, 100% Matching et d'origine, rév expert et gar Px: 167.000€
Tél: 04.78.216.911. www.lavillarose.fr Dépt 69



FS319295 996 3.4L 2001, 57.000km, gris artic métal, int cuir Noir, TO, volant Sport, jantes 18" Turbo Look. Un très bel exemplaire peu kilométré. révisé expertisé et garantie
Px: 33.800€ Tél: 04.78.216.911. www.lavillarose.fr Dépt 69

RSR evolution



RSR et son équipe vous accueillent au :

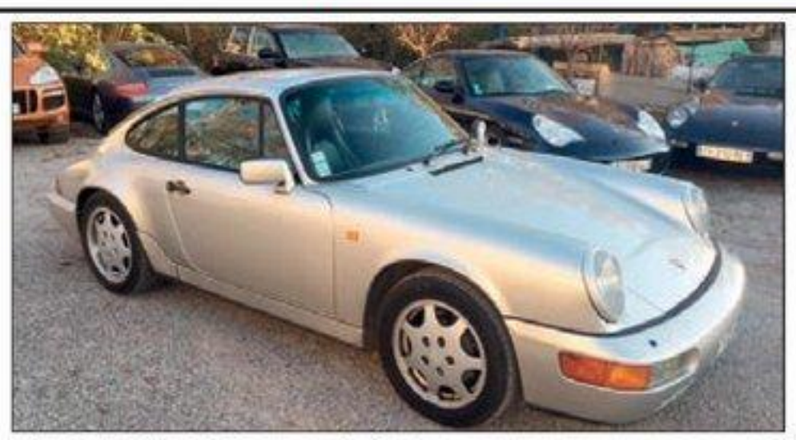
849 rue de la Gare - ZI de la Touloubre
13770 VENELLES - AIX EN PROVENCE

Tél : 04.42.54.80.94 • Port : 06.08.37.79.74
mail : rsr.evolution@orange.fr
NOUVEAU SITE www.rsr-evolution.com

SPECIALISTE PORSCHE
ACHAT • VENTE • DEPOT • ENTRETIEN



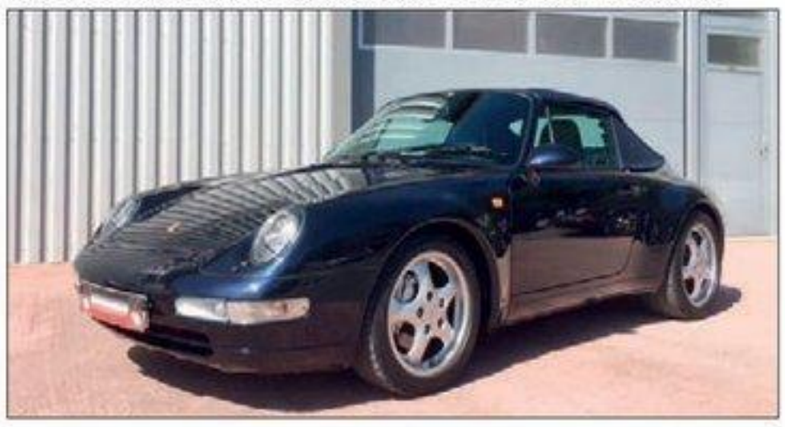
FS318152 997 GTS PDK C2 03/2011, 43.000km, int noir alcantara, PDK, PASM, PCM, radar recul, échap sport, sges sport, volant à palettes, carnet, révisée, garantie Px: 85.500€
Tél: 04.42.54.80.94. ou 06.08.37.79.74. RSR Evolution



FS318153 964 Carrera 2, 09/1990, 190.000km, grise, int cuir noir, française, historique irréprochable, toujours entretenue Centre Porsche, carnet, révisée, garantie Px: 54.800€
Tél: 04.42.54.80.94. ou 06.08.37.79.74. RSR Evolution



FS318154 Cayenne GTS 10/2007, 53.300km, Gris Argent, Full Cuir/Alcantara gris, Sièges sport à mémoire chauffants AV et AR-PASM, PDCC, Bose, Régul, carnet, révisée, garantie Px: 33.800€
Tél: 04.42.54.80.94. ou 06.08.37.79.74. RSR Evolution



FS318155 Porsche 993 Carrera 4 cab 12/1995, 69.900km, Bleu marine, Int cuir noir, clim, BV , peinture neuve et capote récente, carnet, grosse révision, garantie Px: 71.000€
Tél: 04.42.54.80.94. ou 06.08.37.79.74. RSR Evolution



FS318156 997 turbo 07/2007, 71.800km, int full cuir Cocoa, TO, Pack chrono +, SC électriques à mémoires sport, Radar de recul, Jantes 19", GPS, carnet, révisée, garantie Px: 74.800€
Tél: 04.42.54.80.94. ou 06.08.37.79.74. RSR Evolution



FS318157 Cayman 2.9L 11/2009, 108.500km, Noir, int cuir noir, régul de vit, aide au stationnement, Jtes Carrera 19", BV6, écusson sur sièges, CDR 30 Px: 27.500€ Tél: 04.42.54.80.94. ou 06.08.37.79.74. RSR Evolution

GLINCHE AUTOMOBILES

Auto Plus MEILLEUR DISTRIBUTEUR AUTOMOBILE 2017



VOUS SOUHAITEZ VENDRE VOTRE PORSCHE ?

PORSCHE 997 Phase II - 991 - Boxster 981 - Cayman 981 - Macan...

NOUS LA RACHETONS !

991 CARRERA S PDK (cabriolet)



400 ch - 07/2013 - 13 357 km

Bi-xenon + Feux de virage dynamiques - Jantes carrera S 20" noires - Pack Sport - Chrono+ - Radars AV/AR - Sièges AV Sports et chauffants - GPS Europe - Start&Stop - Controle dynamique du chassis - Pare-brise avec bande filtrante - Servotronic - Alarme - Interface multimédia universelle ...

981 BOXSTER S PDK (cabriolet)



310 ch - 07/2011 - 41 413 km

Pack confort - Pack multimédia - Pack Sport Chrono+ - sièges chauffants - Boite 7 rapports + commandes au volant - Jantes Carrera S 19"...

718 CAYMAN S PDK



350 ch - 01/2017 - 3 750 km

Pack Sport Chrono - Jantes Alliages Carrera S 20" (noir, finition satinée) - Peinture spéciale «bleu miami» - Chassis Sport PASM - Echappement Sport - Intérieur cuir - Volant Sport GT - Sièges baquets Sport - Pack intérieur peint - Radar AV/AR - Clim auto Bi-zone...

987 CAYMAN PDK



265 ch - 04/2011 - 19 159 km

Volant multif. - Radar AR - Clim. auto 2 zones - Pack audio ASK + range CD - Boite à 7 rapports + commandes au volant - Jantes 17"...

997 CARRERA PDK



385 ch - 05/2009 - 54 160 km

Jantes Alliages 19" Sport design - Sièges AV Sport - Pare brise avec bande filtrante - Projecteurs xenon - Park Assist - Pack Sport Chrono+ - Toit ouvrant - PCM 3 téléphone - GPS Europe - Alarme - Ciel de toit en Alcantara - Sellerie en cuir étendue - Régulateur de vitesse ...

996 TARGA CARRERA



320 ch - 02/2003 - 137 198 km

Jantes alu 18" Carrera - Pack audio Bose - Sièges avant chauffants - GPS - Intérieur tout cuir ...

- RECHERCHE PERSONNALISÉE DE VOTRE VÉHICULE DE PRESTIGE -

Financement Personnalisé - LOA - Crédit Classique - Extension de Garantie

Route du Mans - 72220 ECOMMOY - Tél. 02.43.42.10.43 - www.glinche-automobiles.com

PAC MONSTAND

Zac du Coudoulet / Rue d'Espagne
84100 Orange / 04.90.29.79.02
WWW.MONSTAND.FR



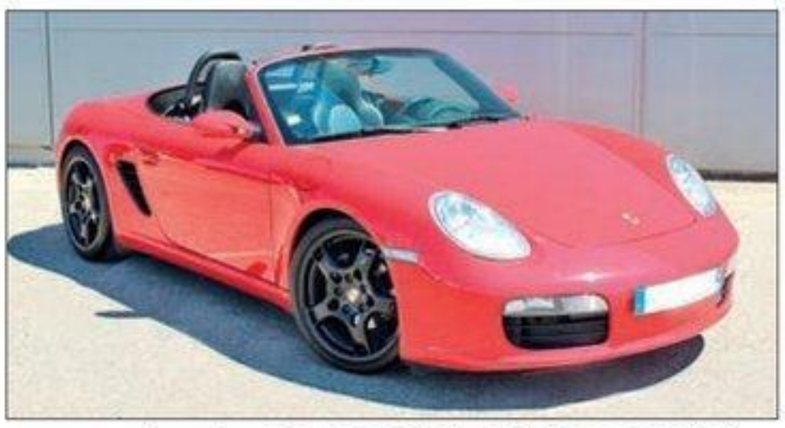
Votre garage dédié aux automobiles sportives et premiums à Orange dans le Vaucluse

Découvrez notre espace de 1 200 m² pour choisir votre modèle parmi les marques les plus prestigieuses

ACHAT / VENTE / DEPOT-VENTE / FINANCEMENT / ENTRETIEN / REPARATIONS



FS319274 Macan S diesel 11/2014, 63.200km, gar 12 mois, immatriculation française, parfait état, xenon, jtes 21", régul vitesse, TO pano, assist pkg av/ar, clim auto, SC, pack cuir etc Px: 65.990€ Px: 73.990€ Tél: 06.77.72.36.45. Dépt 84



FS319275 Boxster 987 2.7 240ch 06/2005, 53.217km, garantie 12 mois, état exceptionnel, jtes 19", coupe vent, clim auto, sges chauf, pack cuir, PSM, chassis sport, ordi de bord, radio CD Px: 29.990€ Tél: 06.77.72.36.45. Dépt 84



FS319276 997 Carrera 4S 385ch 10/2008, 52.333km, garantie 12 mois, intérieur cuir noir, parfait état, PDK, jtes 19", xenon, TO, régul de vitesse, pack cuir, PSM, PASM, PCM, Px: 73.990€ Px: 66.990€ Tél: 06.77.72.36.45. Dépt 84



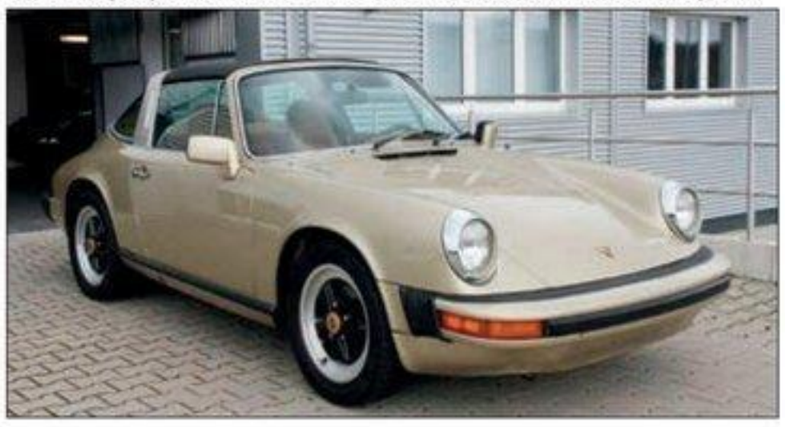
FS319009 997 Targa 4S 355ch 06/2008, 56.200km, carnet dernière vidange à 55.000km, usure pns 10%, xenon, toit pano, PASM, PSM, PCM, pack cuir, chassis sport, assist pkg ar, échap sport, Px: 59.500€ Tél: 06.60.31.10.39. Dépt 44



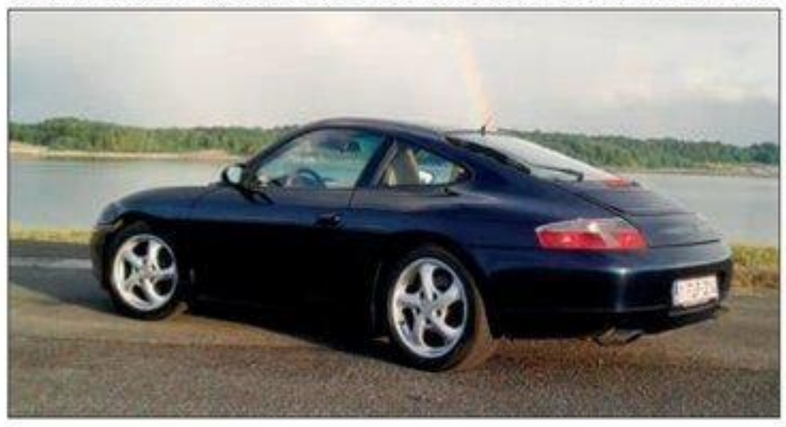
FS316006 997 C4S 355ch 04/2006, 73.911km, TBE, carnet complet, exclusivement entretenu chez PORSCHE, acheté chez PORSCHE, PASM, PCM, régul de vitesse, xenon, assist pkg ar, clim auto, Px: 52.000€ Tél: 06.10.75.73.80. Dépt 43



AG319803 Cayenne Turbo 07/2005, 80.200km, entretien Full Porsche, Derrière révision (grosse) il y un mois , pneus Bridgestone environ 5000km, PSM, PCM, pack cuir, PASM, assist pkg av/ar, Px: 19.000€ Tél: 06.83.92.82.58. Dépt 83



FS318008 911 S 2.7 11/1977, Belle auto de plus en plus rare pour un collectionneur. Très saine en bon état d'origine. version US Matching Numbers châssis/moteur/boite 165CV, 232.000km, Px: 39.500€ Tél: 06.88.88.88.69. Dépt 59



AG319804 993 3.4 C2 01/1999, Nouveau moteur en centre Porsche avec fact en 2008, Mot 73Mkm, voiture 174Mkm, Carnet en CP ou fact depuis 1999, Voiture suivie, tous détails sur demande, Px: 19.500€ Tél: 00.32.71.65.05.41. Belgique



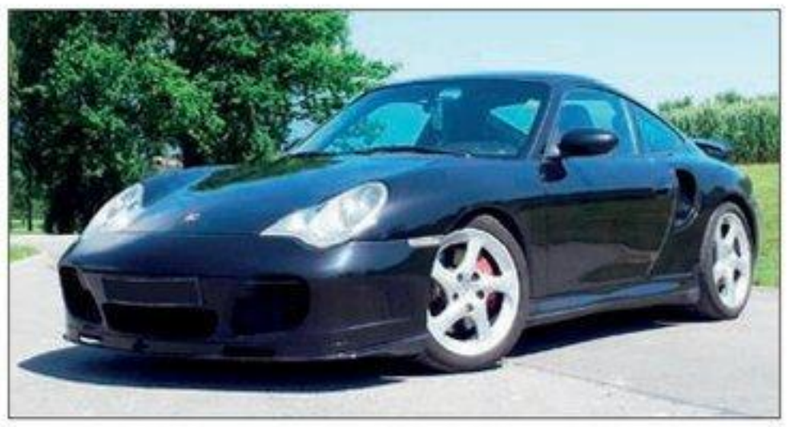
AG317801 Speedster Turbo look Français 70.000 km garantis, 12/1989, même propriétaire depuis 1994, excellent état, Px: 210.000€ Tél: 07.62.67.47.28. Dépt 75



FS318001 Carrera 997 4S 10/2005, 105.000km, échappement sport, pack sport chrono, toit ouvrant électrique, sièges chauffants, xenon, TO, clim auto, PSM, PCM, régul de vitesse, Px: 49.900€ Tél: 06.16.43.47.90. Dépt 10



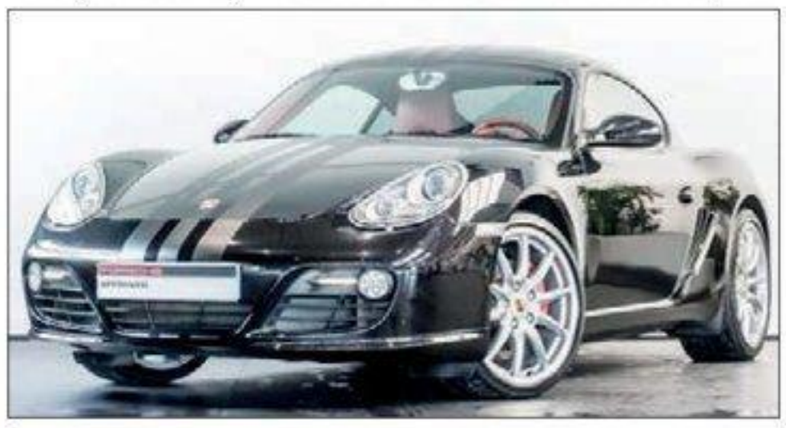
AG319805 997 GT3 3.6 Club Sport Usine, 07/2007, Arceaux cage, Baquets carbone, Harnais 6 pts, Chrono sport, Carnet, Piwi ok, Rév + 4 freins nfs (disques + plaquettes) pour la vente, 86.000km, Px: 83.000€ Tél: 06.14.01.08.63. Dépt 68



AG319807 996 Turbo 01/2002, Tiptronic, véhicule en ma possession depuis 6 ans, bien entretenu, révisé, carnet d'entretien et nombreuses factures, double des clefs, 124.000km, Px; 48.500€ Tél: 06.71.63.97.52. Dépt 74



FS319164 991 Carrera 4S 05/2013, 54.180km, ITC Noir, échap Sport, PDK, SSA + chauf + Mémoire conducteur, régulateur, PDLS, Park av/ar, bose, Nav, JA Carrera Classic 20"
Px: 109.700€ Tél: 01.76.48.42.77. Centre Porsche Paris 16



FS319279 Cayman S 987 320ch, 05/2009, 48.268km, ITC, cuir naturel-Rouge carrera, PDK, Clima auto, Pack Sport chrono plus, PCM, Bi-Xénon, Sièges sport,
Px: 44.990€ Tél: 01.34.31.25.30. Centre Porsche Roissy



FS319299 991 Carrera PD 12/2015, 14.720km, int tt cuir, BOSE®, caméra recul, Pack Sport Chrono, PAS, toit coulissant en verre, PDLS, SC, échap sport, gtie PA 12 mois
Px: 117.900€ Tél: 04.72.72.08.38. Centre Porsche Lyon Nord

FLAT 6 ASSURANCES
L'assureur de votre Porsche

Faites votre demande de devis en ligne sur
www.flat6-assurances.com
Flat 6 Assurances - BP193 • 51057 Reims Cedex - Tél. 0811 44 4778* - N° Orias 07 008 421 *Coût d'une communication locale



Des **garanties complètes** et des **franchises** basées sur la **valeur réelle** et **déclarée** de votre véhicule



Conduite sur **circuit** et **sortie club** *

*Garantie RC uniquement, utilisation à titre personnel sur circuit en dehors de toute compétition, tout classement et tout chronométrage.

NOUVEAU
Flat 6 Assurances assure aussi votre Classic

Assistance 0km avec rapatriement dans un garage de la marque



Protection juridique incluse





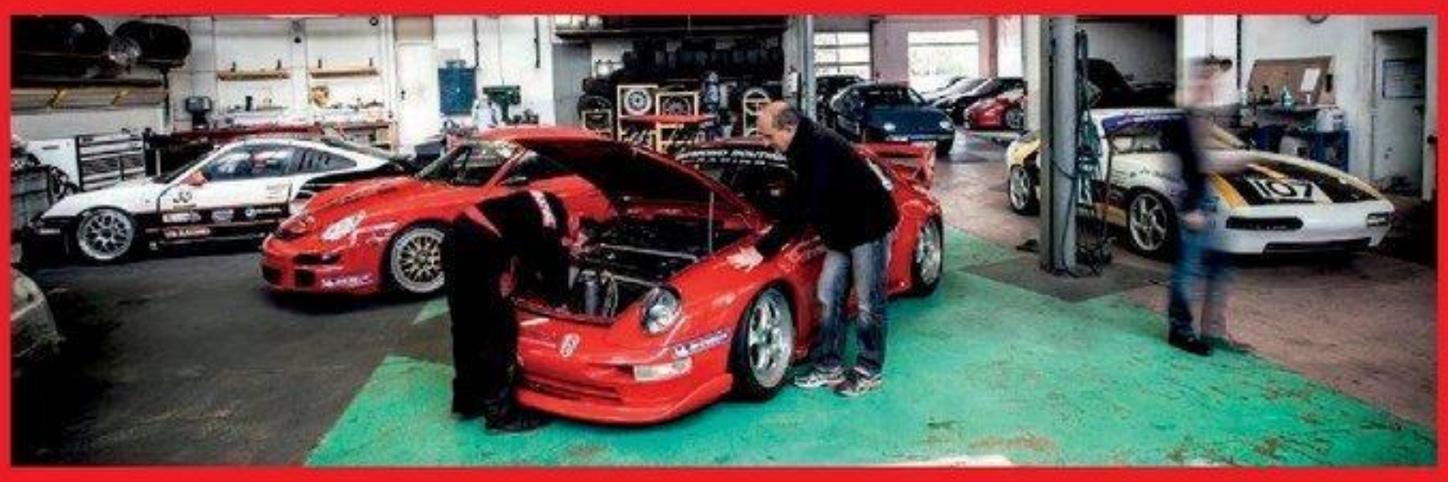
Spécial Auto
Votre spécialiste Porsche depuis 1986 en Ile de France
À 20 mn de Paris

Atelier mécanique / Carrosserie
Restauration / Achat / Vente
Dépot-vente véhicules
De la 356 à la 991

SPÉCIAL AUTO / 260 Boulevard du Havre / 95220 Herblay / 01.34.50.10.33 / specialauto904@free.fr

RAYMOND BOUTINAUD
RACING

LE spécialiste Porsche de la 356 à la 991 à votre service depuis plus de 40 ans



Atelier
> Révisions-préparation châssis
> Réfection et préparation moteur
> Réfection et préparation boîte de vitesse
> Préparation et gestion boîtier électronique
> Géométrie complète des trains roulants
> Diagnostics



Service carrosserie
> Passage au marbre
> Cabine Hi-tech
> Tolier - Formeur



Service classic
> Entretien
> Restauration
> Pièces détachées



Service compétition
> Maintenance
> Assistance course
> Transport sur les circuits



Service PMA
> Entretien
> Restauration
> Pièces détachées

www.boutinaud-racing.com

202/204 rue de Paris
94190 Villeneuve Saint Georges
Tél : 01.43.86.88.11 - Fax : 01.43.89.07.23
boutinaudracing@free.fr

300 av. de l'Europe
77310 St Fargeau Ponthierry
01 64 19 63 08 - 06 67 13 11 00

LINEA MOTORS

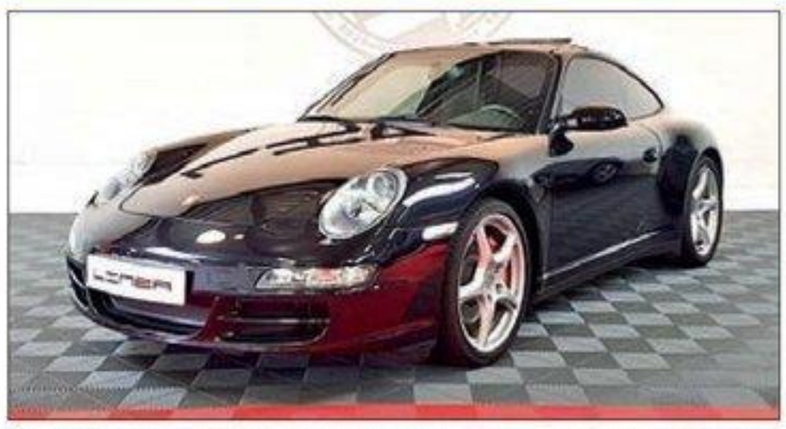
MEME ADRESSE
NOUVEAU
SHOWROOM

WWW.LINEA-VENTE.COM

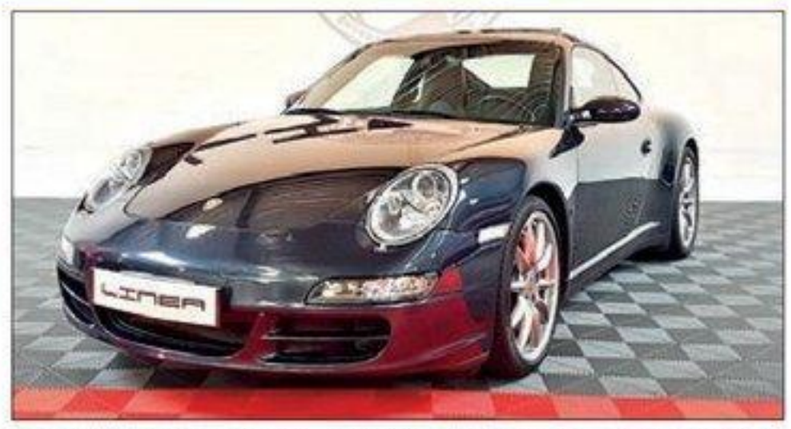
VENTE ACHAT REPRISE DEPOT-VENTE ENTRETIEN



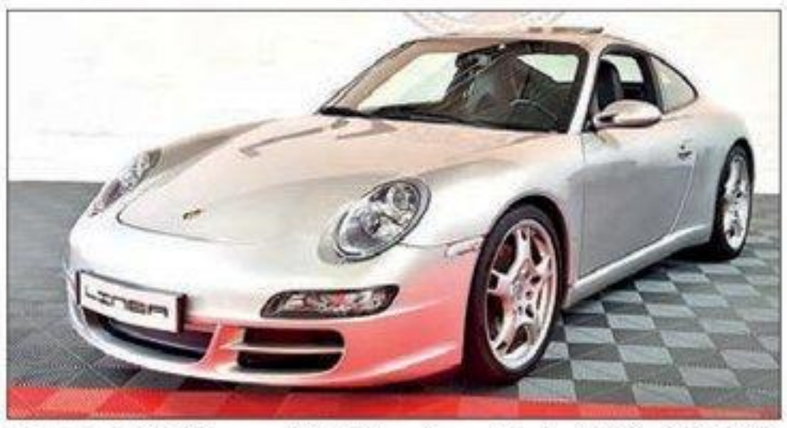
FS317313 996 4S Cab noir, int. Gris pierre, Boite manu, 07/2004, 80.800km, échap sport, sges sport, Full cuir, BOSE,PCM 2, Bi-xénon, Kit levier court, écussons sur AT, Px: 49.900€ Tél: 01.64.19.63.08. www.linea-vente.com



FS317314 997 4S Boite manuelle, Noir, int. Gris, 11/2007, 72.500km, échap sport, Pack chrono sport, Toit ouvrant, Sieges sport chauffants, Pack Carbone complet, BOSE Px: 55.900€ Tél: 01.64.19.63.08. www.linea-vente.com



FS317315 997 Carrera 4S X51, Boite auto, Gris atlas, int. Noir, 08/2006, 69.800km, Pack alu, Pack Full Cuir, Kit X51, échap. Sport, Toit ouvrant, Régulateur de vitesse, hifi bose Px: 57.900€ Tél: 01.64.19.63.08. www.linea-vente.com



FS317316 997 Carrera S, Boite méca, Gris, int. Noir, 06/2006, 92.700km, Toit ouvrant, échappement sport, Sièges sport, Chassis sport, BOSE, Régulateur de vitesse, PCM2, Px: 45.900€ Tél: 01.64.19.63.08. www.linea-vente.com



FS317317 997 GT3 3.8 Pack Clubsport, , int. Noir, 10/2010, 30.031km, Système de levage de l'essieu av, échap titane, régul de vit, PCM 3, expert et dossier complet, origine France Px: 128.900€ Tél: 01.64.19.63.08. www.linea-vente.com



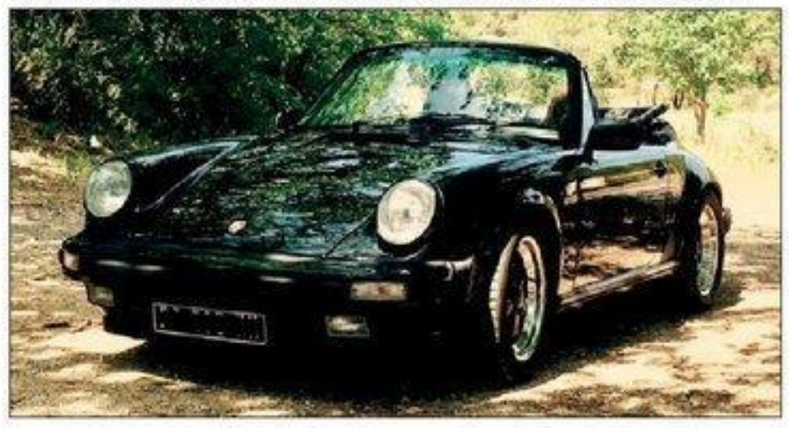
FS317318 981 Cayman S 3.4 325 GT4 Look, Boite méca, 03/2014, 38.000km, Noir, int. Noir, pc av de GT4, pc ar GT4, diffuseurs lateraux GT4, Seuils de porte carbone inscription Px: 64.900€ Tél: 01.64.19.63.08. www.linea-vente.com



FS318007 996 C4S 10/2002, 83.000km, Factures 06/2017, Grande révision + 111 points de contrôles = 3.743,19€ TTC, Copies fact sur dde, 2 pns ar nfs, carnet à jour, entretien concession Px: 42.000€ Tél: 06.73.95.13.55. Dépt 94



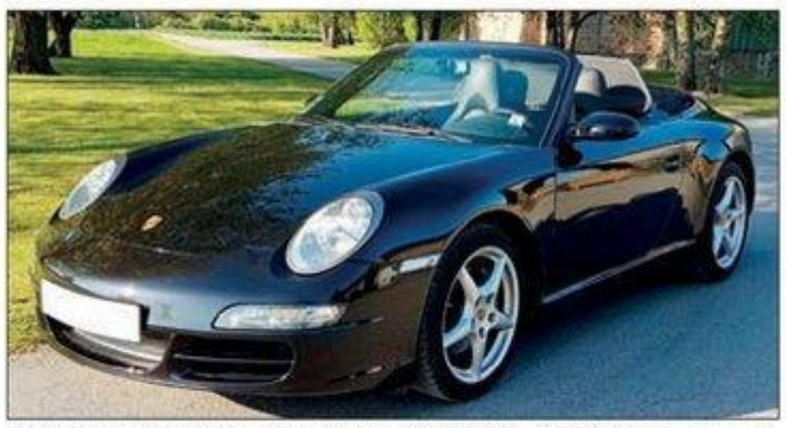
AG319809 991 Cab 350ch 10/2016, Véhicule démonstration acheté en concession Porsche 02/2017, gar 11/2018, et housse d'origine offerte, clim, échap sport, PDLS, assist pkg av/ar 540km, Px: 116.000€ Tél: 06.24.54.49.27. Dépt 89



AG319810 911 3.2 cab 06/1985, 290.000km, noir, int burgundy, excellent état, historique, matching numbers, échap sport, jtes 16", photos en demande Px: 55.000€ Tél: 06.71.66.38.77. Dépt 84



FS317013 991 4S cab PDK 04/2014, 18.500km, Gris Agate, échap sport, Sport + Int tt cuir bicol, Radar Bose, Sges sport/chauf, GPS ... Px: 112.000€ Tél: 06.24.47.13.02. Dépt 11



FS316002 997 Cab C2 325ch 01/2007, 42.500km, proprio depuis 2008 à 12.000km, carnet + fact, xenon, clim auto, pack cuir, PSM, sges sport élect avec pack mémoire, ODB, capteur de pluie, Px: 49.500€ Tél: 06.08.62.62.76. Dépt 91



AG319808 993 cab 07/1997, variocam 286cv, blanche, parfaitement bien entretenu, rien à prévoir d'après mon spécialiste Porsche et ma concession, 192.000km, xenon, PSM, pack cuir, régul de vit Px: 64.500€ Tél: 06.48.01.97.75. Dépt 74

ASSUREZ-VOUS CHEZ UN VRAI PASSIONNÉ

Nicolas DAVOUST
Agent général ALLIANZ

Allianz

N'HESITEZ PAS à CONTACTER Jessica
05.49.24.82.00 ou 05.49.78.94.38
fax: 05.49.28.03.86
mail: 579fa01@agents.allianz.fr
374 avenue de Limoges - 79000 NIORT

NOTRE SPÉCIALITÉ

L'ASSURANCE au KILOMÈTRE :
forfait 4000 ou 7000km

Dans nos TARIFS étudiés pour vous, SONT INCLUES les garanties des SORTIES CLUB sur CIRCUIT en épreuves non chronométrées.



SPÉCIALISTE INDÉPENDANT PORSCHE

A.R.Sport

Raymond PINCHEMAIL



- 1600m² de locaux adaptés aux porschistes.
- Un hall d'exposition plus spacieux.
- Une équipe de 8 personnes dont 4 techniciens expérimentés.
- Un engagement en Rallyes nationaux avec des résultats convaincants : Titres de Champion de France 2012-2014.
- Boutique accessoires PORSCHE - Distributeur RECARO - Echappement SCART.
- Dépannage toute distance - Traitement PROTECH.

la Charente Maritime
La référence en Charente-Maritime depuis 2004

Rue GAY LUSSAC
ZA Belle Aire Sud - AYTRÉ
LA ROCHELLE
contact@arsport.fr
05 46 411 911
www.arsport.fr



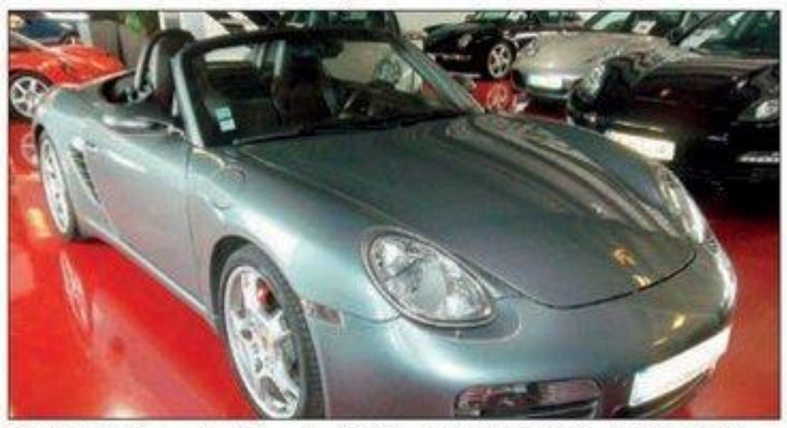
FS317186 Porsche Cayenne V6 TDI Tiptro, jtes 19", PCM3 Nav europe, TOE, clim auto, régul vit, start & stop, alarme, sges élect, volant sport, xénon, carnet suivi... Px: 53.400€
Tél: 05.46.411.911. A.R.Sport La Rochelle Dépt 17



FS317189 Porsche Panamera Diesel 2012, 124.000km, navig, bluetooth, TO, hayon élect, park assit av/ar, régul vitesse, sges chauffants,… carnet suivi Px: 47.500€
Tél: 05.46.411.911. A.R.Sport La Rochelle Dépt 17



FS318176 997 Carrera 4 coupé, 09/2006, 87000km, int tt cuir Terracotta, echap Sport déconnectable, sges chauffants, Homlink, Navigation, jtes carrera S 19, carnet suivi,… Px: 44.800€ Tél: 05.46.411.911. A.R.Sport La Rochelle Dépt 17



FS318173 Porsche Boxster 3.2S, 07/2005, 280ch, 83.700km, Pack Chrono Sport, PSM, ODB, jtes carrera 19", echap sport, clim, int tt cuir, volant sport, carnet suivi Px: 31.900€
Tél: 05.46.411.911. A.R.Sport La Rochelle Dépt 17



FS305211 Porsche 991 Cab Ph2, 2015, 5.624km, int tt cuir expresso, sges sport, pack chrono sport+, volant sport alcantara, entry&drive, tél, régul vit,… carnet suivi Px: 119.900€
Tél: 05.46.411.911. A.R.Sport La Rochelle Dépt 17



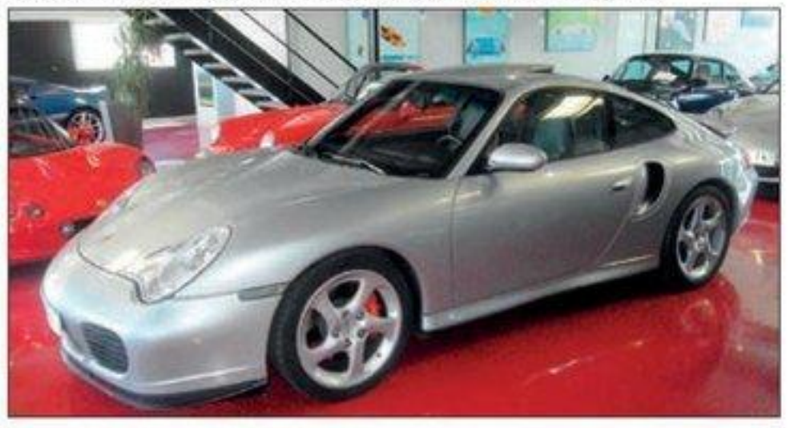
FS315399 Porsche 997 Carrera S PDK, 2009, 102.000km, Int tt cuir, Pack Chrono Sport Plus, TO, AL, sges chauffants et ventilés, navigation, bluetooth, interface audio Px: 56.900€
Tél: 05.46.411.911. A.R.Sport La Rochelle Dépt 17



FS318174 Porsche Cayman 3.4S, 05/2007, 295ch, 79.000km, clim auto, sges alcantara, regul vitesse, PSM, pack assist ARR, son ASK, jtes cayman 18", carnet suivi Px: 33.900€
Tél: 05.46.411.911. A.R.Sport La Rochelle Dépt 17



FS316192 Porsche 997 Carrera 4S coupé, 2006, int tt cuir cocoa, PASM, Navig, volant multifonctions, Xénon, son ASK, jtes carrera S 19",… carnet suivi, Px: 53.900€
Tél: 05.46.411.911. A.R.Sport La Rochelle Dépt 17



FS318175 Porsche 996 Turbo, 420ch, 09/2000, 47.770km, int tt cuir, ciel toit alcantara, PSM, TO elect, anti-patinage ASR, ESS GL ARR, parebrise teinté dégradé, carnet suivi Px: 64.800€ Tél: 05.46.411.911. A.R.Sport La Rochelle Dépt 17

VILLANUEVA SPORT AUTOMOBILE

Accueil : 05.59.55.16.26
Service commercial :
Sébastien Piquer 06.23.41.65.82
Service APV : 05.59.55.20.55
Spécialiste Porsche : Christophe Bojarczuk

Vente et entretien de véhicules
sportifs et haut de gamme depuis 1957

Une équipe et un outillage dédiés à Porsche
Entretien, réparation, préparation, restauration toutes générations



Rond point du Grand Basque
Sortie A63 N°6 Bayonne Nord

www.villanueva-sport-automobile.com



FS319159 Macan S Diesel 05/2017, 100km, Int.cuir étendu noir, PCM, Bluetooth, Prise Aux, PDLS, TO Pano, sges élec à mém/chauf, Hayon élec, Ass.Park av/ar avec caméra, carnet Px: 81.900€ garantie constructeur Tél: 06.23.41.65.82. VSA



FS319160 Macan S Diesel 03/2015, 51.000Km, ITC noir, Pack Sport Chrono +, TO Pano, PDLS, sges élec à mém, PCM, Bluetooth, Prise Aux, Volant MF avec Palettes, Régulateur, carnet Px: 66.000€ garantie 12 mois VSA Tél: 06.23.41.65.82.



FS319161 997 S Cab 10/2005, 122.600km, ITC noir, Pack Sport Chrono, PASM, échap Sport, sges Sport, Régul, PCM, Tél, clim auto, charg 6 CD, Bi-Xénon, Ass.Park Ar, jtes Carrera S 19" Px: 52.900€ garantie 12 mois VSA Tél: 06.23.41.65.82.



FS319255 991 GTS Aérokit PDK 2016, 28.000km, Blanc, 430ch, Baquet noir, PCM, PASM, chrono, Régul, caméra + PDC, Volant palette, xénon + PDLS, PDCC, jtes 20" noire Px: 125.000€ Tél: 06.76.22.58.67.www.prestige-consulting.fr



FS319256 996 C2 2001, 119.000km, noire, cuir noir, PCM, PSM, Pot sport, TOE, chassis sport, compteur blanc, Seuil alu, jtes 18" turbo
Px: 28.500€ Tél: 06.76.22.58.67. www.prestige-consulting.fr



FS319257 3L2 Targa1989, 206.000km, Noire, cuir noir, sges confort chauffant, Fuchs 16", Matching, carnet, factures, superbe, PSD
Tél: 06.76.22.58.67.www.prestige-consulting.fr



www.prestige-consulting.fr

Un choix sélectionné de Porsche toutes générations

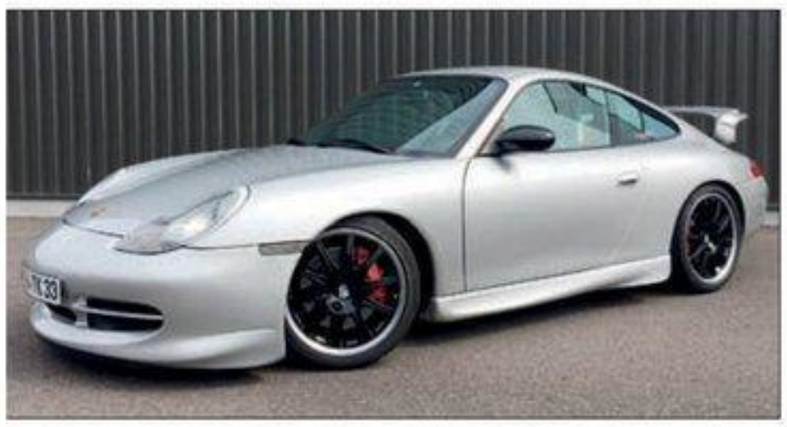
Atelier mécanique au service de votre passion !

Bruno Londeix : 06.76.22.58.67

Tous nos véhicules sont sélectionnés et soignés, ont un kilométrage certifié et sont garantis non accidentés



FS319249 997 Turbo Cab méca 2008, Française, 35.000km, Noir, sges sport, Chrono, Pot sport, Navi, Bose, Régul, PDC, jtes 19''
Tél: 06.76.22.58.67. www.prestige-consulting.fr



FS319250 996 GT3, grise, 2000, 88.000km, sièges baquet noir + logo, clim, arceau, ceinture rouge, pot sport, JA 18" noire, francaise, Px: 68.000€
Tél: 06.76.22.58.67. www.prestige-consulting.fr



FS319251 RS 60 Spyder N°611/1960, 2008, 85.000km, GT, Siège sport rouge + logo, PCM, Bose, Chrono, PDC, Seuil alu, PASM, jtes 19" Px: 42.900€
Tél: 06.76.22.58.67.www.prestige-consulting.fr



FS319252 996 4S 2004, 97.000km, Gris atlas, tt cuir noir, PCM, TOE, SC, Pot sport, PDC, Seuil alu, jtes 18" Px: 45.000€
Tél: 06.76.22.58.67.www.prestige-consulting.fr



FS319253 997 GTS PDK 2012, 49.000km, 408ch, Noir, sges sport noir, TOE, PCM, PASM, chrono, Régul, Pack cuir et noir laqué exclusif, xénon + PDLS, PDC, Bose, jtes 19" Sport
Px: 89.900€ Tél: 06.76.22.58.67. www.prestige-consulting.fr



FS319254 930 Turbo 1989, boite 5, 116.000km, anthracite, cuir noir et gris, sges confort, clim, TOE, EGAR, Fuchs 16", carnet d'origine, exceptionnel PSD
Tél: 06.76.22.58.67.www.prestige-consulting.fr

RCC
ROYAL CARS COMPANY

8-12, Avenue Victor Hugo - 94160 Saint-Mandé
À 100 mètres des Portes de St Mandé et Vincennes
01 43 28 18 18 - jimmy@royalcars.fr

NOUVEAU
OUVERTURE DU DÉPARTEMENT
CARROSSERIE-RÉNOVATION
AGRÉÉ ASSURANCE

Un grand choix de
Porsche
de 1960 à nos jours

Achat immédiat toutes Porsche même gagées

Plus de choix sur www.royalcars.fr



997 CARRERA 4S PDK
01/07/2013, 21 800 kms, Noir Basalte métal, Int. tt cuir bicolore Gris Quartz/Gris Galet, PCM, Tél., Pack Sport Chrono, Sges sport éléct. chauffants, Ecusson, Servotronic, Volant multi. chauffant, PB teinté dégradé, Radar de recul AV/AR, Jtes Turbo 20“, Pack luminosité- Prix : 105 900 €



991 CARRERA 4S PDK
05/02/2009, 45 679 kms, Macadamia métal, Int. tt cuir brun naturel, PCM, Sièges électriques et chauffants, Tempostat, Volant multifonction, Ecusson, Echap. sport, TOE, Phares directionnels, Jantes SportDesign 19“, Radar de recul, Tapis de sol....Prix : 72 900 €



991 TARGA 4 GTS PDK
17/07/2015, 28 172 kms, Blanc, Int. tt Cuir noir, PCM, Jantes noires Carrera S 20“, Assistance parking avant et arrière, Volant SportDesign, Bose, Tempostat, Pack confort, Sièges chauffants, Tapis de sol...Prix : 149 900 €

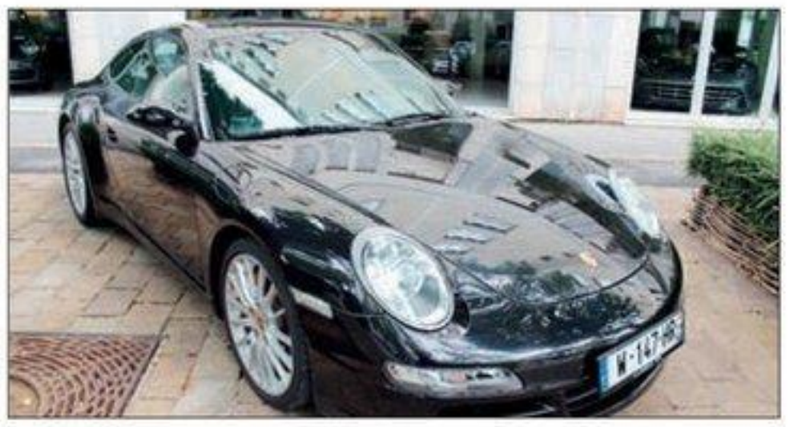
Arrivage permanent, nous consulter
Ouvert du lundi au vendredi de 10h à 19h - Samedi 10h à 13h



FS319150 991 C4S 07/2013, 34.734km, ITC Noir, PDK, Module PCM, Module pour tél., Bose, échap sport, RDK, Servotronic, PDCC, jtes Carrera Classic 20”, tapis de sol Px: 99.900€ Tél: 01.43.28.18.18. Royal Cars Company Dépt 94



FS319151 997 Carrera S 03/2010, 32.672km, cuir partiel noir, PDK, PCM, Tél, Pack sport chrono, sges chauf et ventilés, radar recul, Tempostat, jtes SportDesign 19”, Tapis de sol Px: 69.900€ Tél: 01.43.28.18.18. Royal Cars Company Dépt 94



FS319152 997 C4S 05/2007, 63.860km, ITC Noir, BVM, PCM, Tél, pack sport chrono, TOE, Volant multi., Radar recul, PB teinté dégradé, jtes SportDesign 19”, Tapis de sol Px: 55.900€ Tél: 01.43.28.18.18. Royal Cars Company Dépt 94



FS319153 993 Carrera Cab 06/1994, 96.084km, int. cuir gris, BVM, clim, sges élect. et chauf, Jantes 17”, Range K7, Windschott, Alarme avec coupe circuit, Tapis de sol Px: 79.900€ Tél: 01.43.28.18.18. Royal Cars Company Dépt 94



FS319154 Cayenne V6 Diesel 04/2011, 53.408km, ITC noir, BV Auto, PCM, Tél, PASM, Radar de recul av/ar, TOE pano, volant multi, jtes RS Spyder 20”, vitrage ar fumé, Hayon auto Px: 47.900€ Tél: 01.43.28.18.18. Royal Cars Company Dépt 94



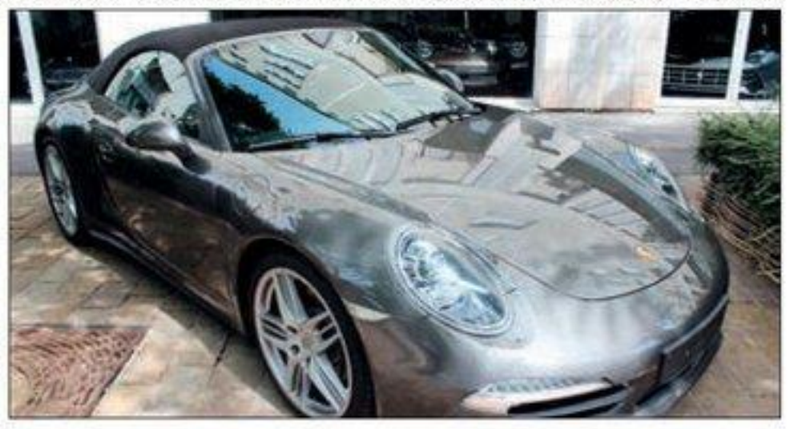
FS319155 997 S 04/2009, 24.795km, ITC beige sable, PDK, PCM, Tél, échap sport, Sport chrono plus, SC conf éléct, TOE, Tempostat, radar recul, Phares directionnels, PCCB, Px: 72.900€ Tél: 01.43.28.18.18. Royal Cars Company Dépt 94



FS319156 997 Carrera 10/2004, 70.205km, int. partiel cuir gris, Tiptro S, PCM, Combiné tél fixe, SC conf., Tempostat, Bose, Radar de recul, jtes Carrera III 18”, Tapis de sol Px: 41.900€ Tél: 01.43.28.18.18. Royal Cars Company Dépt 94



FS319157 Macan S diesel 05/2014, 33.669km, Int. cuir noir, PDK, PCM, Tél, PASM, sges confort 14 régl, SC av/ar, réserv 75L, TOE Pano, PDLS, jtes 911 Turbo Design 21” tapis sol Px: 63.900€ Tél: 01.43.28.18.18. Royal Cars Company Dépt 94



FS319158 991 C4S Cab 05/2014, 10.538km, ITC noir, PDK, PCMk,Tél, sges sport et chauffants, Radar recul av/ar, Servotronic, Bose, Jantes SportDesign 20”, échap sport Px: 117.900€ Tél: 01.43.28.18.18. Royal Cars Company Dépt 94

de Lima

78 route de Castres • 31130 BALMA (Toulouse)
05 62 571 911 • www.de-lima.com



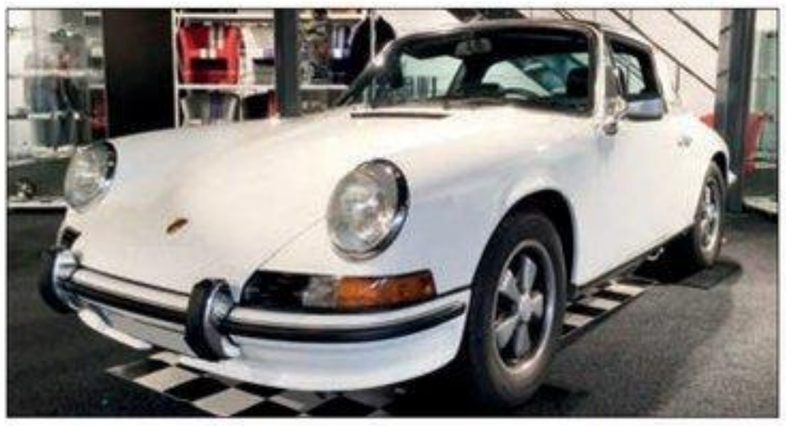
SPÉCIALISTE PORSCHE INDÉPENDANT DEPUIS 35 ANS

Vente • Dépôt - vente
Entretien • Réparation
Préparation • Réfection moteur, boîte de la 356 à la 991 + Cup
• Stock des pièces neuves et occasions
Tous modèles de PORSCHE





AG319813 996 Targa 04/2002, 3eme propriétaire, 85.000km en 15 ans, carrosserie et sellerie impeccables, entretien exclusif Porsche, chassis sport, pack cuir, assist pkg ar, échap sport, etc Px: 38.000€ Tél: 06.79.84.63.44. Dépt 75



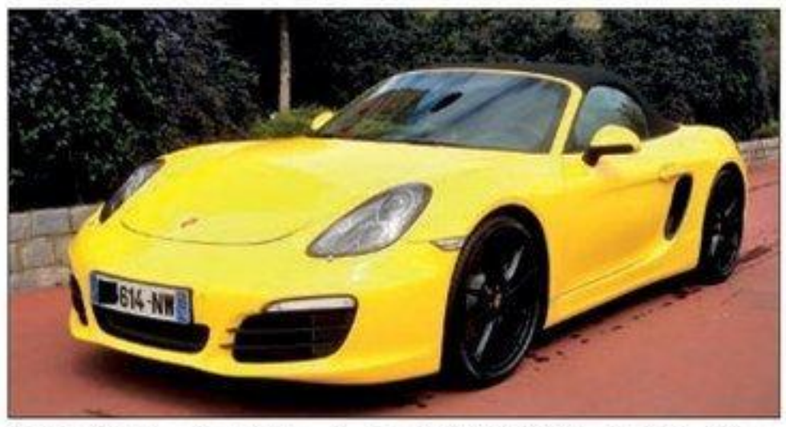
911 2.4 E Targa 10/1973 light ivory, 137.000km, excel. état, aucune corrosion, même propriétaire depuis 12 ans, (AP319002) Px: 99.911€ Tél: 06.72.80.52.80. Dépt 70



FS319010 Macan S diesel 09/2015, 22.500km, gris quartz, Préparée et révisée, nb opt, disponible sur Toulouse, parfait état, PDK, toit pano, régul de vitesse, PCM… Px: 61.950€ Tél: 06.12.33.15.57. Dépt 31



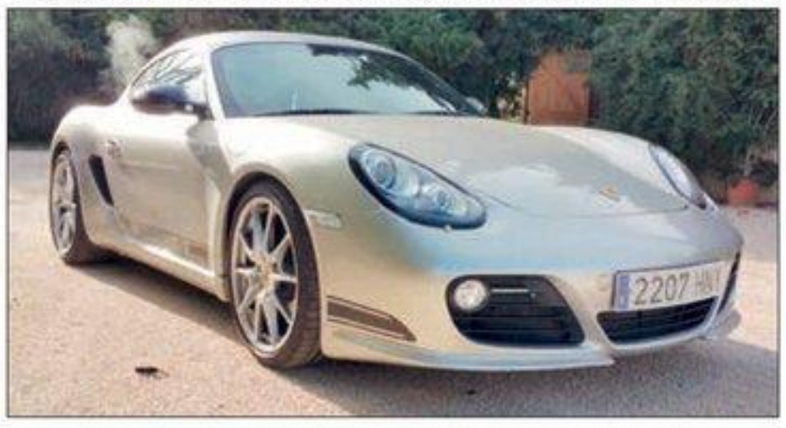
AP31900 718 S Boxster 05/2017, 102km, sges alcantara noir, Boîte manu 350cv, Gar Porsche 2 ans, assist pkg, radar av/ar, tapis de sol Porsche, dispo immédiate, Px achat: 78.900€ Px: 76.000€ Tél: 04.72.17.08.02. ou 06.88.46.33.62. Dépt 69



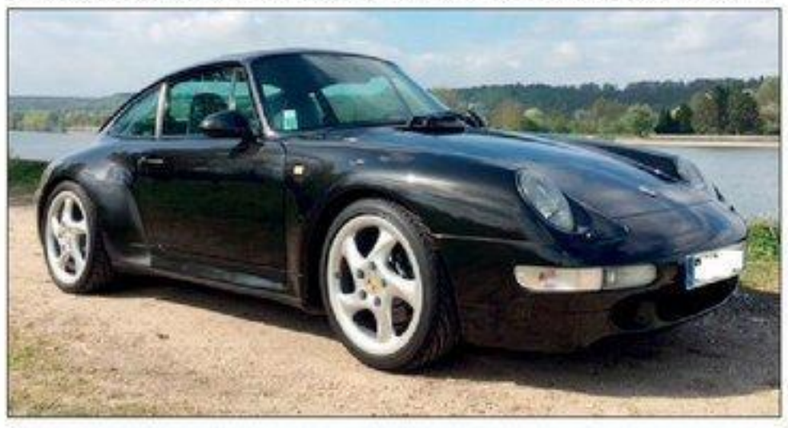
AP318003 Porsche 981 exclusive 05/2016, 27 opt, PDK, échap sport, PCM module nav, jtes Carrera S 20" noir, PASM, volant sport alcantara, arceaux peint, régul vit, ste vent, assist park av/ar, 8.900km Px: 67.000€ Tél: 06.21.86.34.04. Dépt 74



AG319812 991 C4S, 420cv, PDK, mod 2017, tt cuir, jtes 20", pack sport, éch sport, SC + ventilés, nb opt (bose, sges sport électr, st&stop, etc) +syst anti-vol cobra.val nve 165.000€, 6.000km, Px: 144.000€ Tél: 06.63.67.47.95. Luxembourg



Cayman R 02/2013 27.000km, PSM, PASM, PCM, clim auto, assist pkg ar, pack sport chrono plus, pack cuir, échap sport, boite PDK, volant sport design, ODB, radio CD, (AP316007) Px: 71.000€ Tél: 06.20.19.27.85. Dépt 84



993 2S X51 06/1998, Origine France, 33.580km, Histo cplet et limpide, carnet et fact exclusivement Porsche. Liste complète des options sur demande. Même propriétaire depuis 10 ans. (AP318004) Px: 149.500€ Tél: 06.80.17.64.47. Dépt 76



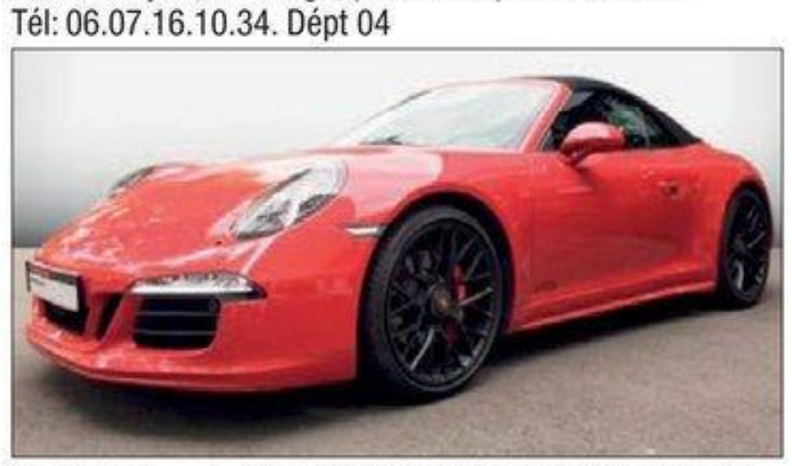
997 4S 08/2007 38.700km certifiés, état parfait, tout cuir bicolore, TOE, échap sport, 17 options, révisée, carnet Porsche à jour, CT vierge, (AP318001) Px : 60.000€ Tél: 06.07.16.10.34. Dépt 04



Macan S Diesel 08/2015 Noire métal,int rouge/noir, TBE, nb options,dispo mi septembre, 72.000km, TO, bixenon PDLS, assist pkg av/ar, régul de vitesse, PCM, clim auto,(AP319001) Px: 59.000€ Tél: 06 .80.37.58.38. Dépt 73



FS319209 997 Carrera S 08/2008, 73.246km, Gris Météor, int. tt cuir Noir, Assist park, BV PDK, BOSE, PCM, navig, tel, SC, sièges confort, Pack Sport Chrono+, TOE, sièges ventilés... Px: 70.400€ Tél: 02.35.76.03.62. Centre Porsche Rouen



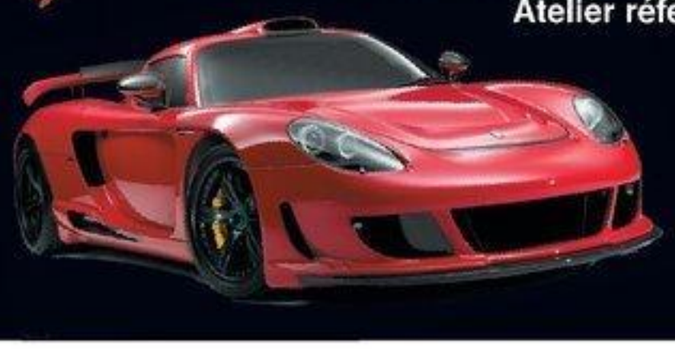
FS319218 Porsche 991 GTS CAB PDK, 05/2015, 34.000km, Rouge Carmin, ITC Noir/Surpiqures Rouges, Pack Confort, J. 911 Turbo S, régul, Gar Porsche Approved 1 an, Px: 134.900€ Tél: 04.77.32.66.06. Centre Service Porsche St Etienne

Pascal Raingué

6 rue Lemoine-Rivière
95100 Argenteuil
Tel : 01 39 82 05 93 - 06 09 10 94 97
vitesseautoservices@sfr.fr
www.vitesse-auto-services.com

VITESSE AUTO SERVICES

800M2 à votre service pour l'entretien la réparation et la préparation de votre Porsche.
Atelier réfection moteur et boîte de vitesse.



Pascal Raingué Spécialiste Porsche depuis 1978 et toute l'équipe de **VITESSE AUTO SERVICES** vous accueillent dans leurs **nouveaux locaux** à **Argenteuil** Val d'Oise 95 à 15 minutes de Paris

Importateur Lamborghini 1992-1998

FIRST AUTOMOBILE

Spécialiste Sport Prestige

Déjà plus de 3800 PORSCHE vendues

Achat, vente, dépôt de tout véhicule sport, prestige et collection

Mise à jour quotidienne sur www.first-automobile.com

911 SC 3.0 80 BV5 Rouge ruby m, cuir noir,TOE, belle et saine ..... **39 800€**

911 S TARGA CHROME 2.7L 77 BV5 Ice blue,cuir noir, Matching peint neuve superbe..... **54 900€**

914 1.7 TARGA 73 BVM 72CV blanche int noir d'origine+carnet,matching,189mkm..... **32 900€**

BOXSTER 987 S 05 280CV BV6 Arctic m,c.bi color noir-gris,S.sports,PCM+opt,68mkm ... **29 987€**

BOXSTER 987 PH2 09 256CV Marron m,capote cocoa,itc noir,PCM,S.sports,87mkm ..... **33 900€**

BOXSTER S 987 3.4 07 BV6 Arctic m,ltc+capote cocoa,PSE,PSM,PASM+opt,50mkm ..... **34 900€**

BOXSTER 987 2.7 05 BV méca rouge cuir+alcantara noir faible km 45mkm ..... **24 900€**

BOXSTER S 987 Black Edition 06/11 BV6 320CV 700ex. noir cuir noir PCM tact 56mkm .. **44 900€**

996 CARRERA CAB 01 300CV BV6 Gris méridien ITC noir,options,état excep. 80mkm ..... **35 900€**

997 S CAB TIPTRO 07/05 355CV bleu nuit m ITC beige cap bleue pack chrono, 72mkm .. **52 700€**

997 CARRERA PDK 09 345 CV Argent m,cuir noir,pack chrono+options,78mkm..... **56 900€**

997 CARRERA PDK 09 345CV noir cuir noir TOE PCM S.sport+ch+options 38mkm ..... **62 400€**



BOXSTER S 987 295 CV 2007 Bleu nuit m, cuir + alcantara bleu nuit, Clim auto, windshott, ordi, PSM, Jtes 18", Carnet, 64mkm 30.987 €

997 S CAB PH 2 09 BV6 385CV Macadamia,itc beige,cap marron,pack chro,71mkm ..... **64 900€**

997 S TIPTRO 06 355CV argent m ITC noir TOE mot neuf+nomb options 88mkm..... **45 900€**

997 4S X51 usine 06 381CV rare bleu nuit m ITC Terracotta PSE PCCB+options ..... **55 900€**

991 S PDK 12 400CV Bleu nuit m,ltc gris+noir,TOE + nbres options,60mkm..... **84 900€**

991 S PDK 12 400CV Mahogoni marron m,ltc noir,TOE + nbres options,61mkm ..... **84 900€**

CAYENNE S TIPTRO 11 400CV nbres opt,noir m,TOE pano,Burmester 21",82mkm ..... **46 700€**

DELOREAN DMC 12 1983 Inox, cuir gris, portes papillon,TBE,95mkm ..... **39 900€**

FERRARI 550 MARANELLO 97 485CV Rouge,c.noir,clim,fact+courroie+embr,62mkm ..... **95 900€**

JAGUAR TYPE D REPLIQUE 74 Britisch racing green,c.rouge,superbe réalisation ..... **47 900€**

PANTHER J72 1974 190 CV BV Méca 368ex. 4,2, bleu,cuir beige,28mkm..... **59 900€**

MERCEDES 450SL 1972 BVA 2ème main origine France HARDTOP Grise 132mkm ..... **29 900€**

MINI COOPER 115CV 01 bleu toit blanc bandes blanches TOE pano clim 90mkm ..... **6 400€**



BOXSTER 987 2.7 05 239 CV 1ère main, Superbe et rare assoc de couleur, jaune speed, cuir+capote bleu nuit, compteur + ceintures jaunes, clim auto, bi xenon, parktronic, S. chauf, windshott, carnet, état magnifique 105mkm 28.500 €



991 S PDK 03/12 400 cv Bleu nuit m,cuir noir + gris, TOE, clim auto, xénons, S.chauf + Sport + Options, 59mkm 85.991 €



911 S 2.7 TARGA version chrome 1977 165 CV Ice blue cuir noir, Etat Magnifique, Peinture neuve révisée 100 % matching numbers moteur/boîte option BV5 carrera 3.0 très saine TB investis collection CGF Collection 54.900 €



996 CARRERA 2 2000, cuir, TOE, ABS, jantes 18", ESP, carnet et factures, 106mkm 27.996 €

GROUPE PETITJEAN "LA PYRAMIDE" - 67550 STRASBOURG VENDENHEIM - A4 - Sortie 49 - TEL 03 88 18 28 00 / FAX 01



FS319259 Cayenne S Tiptro 400cv 2011, cuir complet noir, très nb et rare options, TOE panoramique,sound system audio Burmester, Hayon élect, Jtes 21" Sport édition, 82.000km Px: 46.700€ Tél: 03.88.18.28.00. www.first-automobile.com



FS319260 911 Carrera 3.2 Cab 1984, BV (méca 915) cuir, noir origine us 1ème main médecin NYC, jtes Fuchs 16", historique carfax complet TBEG et saine 212Mkm, CG collection Px: 45.900€ Tél: 03.88.18.28.00. www.first-automobile.com



FS319261 997 C4S X51 Usine 381cv, 2006, BV6 version rare, bleu nuit métal, full cuir terracotta PSE PASM freins PCCB Céramic pack chrono, BOSE PCM+nb opt, 99Mkm Px: 55.900€ Tél: 03.88.18.28.00. Fax/01 www.first-automobile.com



FS319262 997 Carrera Ph 2, 2009, BV6, 345cv, full cuir noir, PASM,Tempomat, pack chrono sport plus, bi xénon leds av/ar, Bose, PCM navi tactile, 89Mkm carnet rév Px: 52.400€ Tél: 03.88.18.28.00. Fax/01 www.first-automobile.com



FS319263 996 Carrera Cab 2001, BV6 300cv, coul + état rare pour l'année, gris méridien mét, cuir cplet noir, SECM, xénon, PSM jtes 18" turbo, carnet Porsche, 81Mkm Px: 35.900€ Tél: 03.88.18.28.00. Fax/01 www.first-automobile.com



FS319264 997 Carrera PDK ph2 345cv 2009, cuir noir, Pack chrono sport plus, bi xénons, PDLS + leds, Volant sport 3 branches + cdes, clim auto + autres options, 78Mkm, carnet Px: 57.997€ Tél: 03.88.18.28.00. www.first-automobile.com



FS319265 997 Carrera S Tiptro 2005 355 cv, full cuir bleu nuit, moteur + IMS neufs changés à 92mkm + fact, PCM Navi, TOE, SECM, Bose, Tempomat, clim auto +options, carnet 97Mkm Px: 45.900€ Tél: 03.88.18.28.00. www.first-automobile.com



FS319266 997 Carrera PDK PH2 2009 345cv, cuir noir, SC sport, jtes 19" Carrera S, PCM, navi tactile, tempomat bi-xénons PDLS+LEDS égar+park+aut opt carnet 38Mkm Px: 62.400€ Tél: 03.88.18.28.00. www.first-automobile.com



FS319267 Boxster 2.9L 987 ph2 2009, 256cv, macadamia marron m, capote cocoa marron, S. sports + chauf, tempomat, bi xénons, PASM, parktronic,clim auto, + opt, 86.000km, Px: 33.900€ Tél: 03.88.18.28.00. www.first-automobile.com



Pour que votre rêve devienne réalité

930 Turbo 3.0 · 245cv · 01/76 · 106 960 km · unique	179 900€
964 RS · 260cv · 92 · differents modèles	PSD
964 Turbo 3.6 · 360cv · 03/94 · 74 000 km	269 900€
993 C4 · 272cv · 03/95 · 85 167 km	79 900€
993 Turbo Exklusiv · 450cv · 03/98 · 50 500 km	299 900€
993 GT2 · 450cv · 98 · 36 900 km · une des 21 construites	PSD
981 Boxster 2.7 PDK · 265cv · 12/14 · 13 700 km	51 900€
981 Boxster GTS PDK · 330cv · 04/16 · 13 900 km	79 900€
996 4S cab Tiptro · 320cv · 07/04 · 89 000 km	45 900€
996 40 ans · 345cv · 03/05 · 47 700 km	64 500€
996 Turbo Tiptro · 320cv · 05/04 · 25 900 km	79 900€
997 S cab · BM · 355cv · 06/06 · 63 800 km	53 800€
997 Turbo tiptro · 480cv · 02/08 · 19 900 km	89 900€
997 GT2 · 408cv · 01/08 · 33 900 km	149 900€
997 GT2 M600 · 605cv · 12/07 · 24 100 km	169 900€
991 50 ans X51 · 430cv · 11/13 · 8 400 km	179 900€
991 Turbo PDK · 521cv · 12/14 · 57 600 km	125 900€
991 Turbo S cab · 560cv · 03/14 · 37 200 km	149 900€

Nombreux autres véhicules disponibles - nous consulter

PZERO

CONTACT **Eric Goertz**
03 87 77 09 17

Spécialiste VHC

Spécialiste indépendant

S.A. **G. de Ville de Goyet**

Tél. 00 32 85 71 1448 Fax 00 32 85 71 2748
www.gdvdg.be - www.devilledegoyet.be

Plusieurs véhicules d'occasion sélectionnés Moteurs + boîtes rénovés

Achat - Vente Entretien - Rénovation Toutes pièces 911 (neuves et d'occasion)

7, rue des Pages - 4210 OTEPPE Belgique

REVALTEC
REVÊTEMENT DE CYLINDRES





LE NICKASIL
C'EST NOTRE AFFAIRE...

REVASIL™ TRAITEMENT ANTI USURE SUR CYLINDRE MOTEUR

REVALLOY™ BARRIERE THERMIQUE SUR PISTON

USINAGE DEGLACAGE REALESAGE

4 RUE DES LONGUES RAIES
ZI DES VAUGUILLETTES
89100 SENS

TEL.03 86 65 93 06
FAX.03 86 65 93 24
www.revaltec.fr



FS319243 997 Turbo Tiptro S, 02/2008, 480cv, 19.900km, comme neuve, tout cuir noir étendu, sièges sport adaptive chauffants à mémoire avec logo, PCM GPS DVD, poss. Porsche Approved Px: 89.900€ Tél: 03.87.77.09.17. PZRO



FS319244 997 GT2 01/2008, 530cv, 33.900km, Ex usine dpt Exklusiv, tout cuir/alcantara étendu noir avec coutures blanches, clim, baquets carbone, PCM GPS + Bose + tél, pack sport chrono, Px: 149.900€ Tél: 03.87.77.09.17. PZRO



FS319245 997 GT2CS M600 Manthey, 12/2007, 605cv, 24.100km, véritable club sport modifiée chez Manthey Racing en 2011 avec le kit M600. Idéal pour roulage clubs. Arceau complet, Px: 169.900€ Tél: 03.87.77.09.17. PZRO



FS319246 997 S Cab 06/2006, 355cv, 63.800km, noir basalt, tout cuir noir, sieges sport adaptives chauffants à mémoire, PCM GPS Bose + tél, révision effectuée, sous Porsche approved jusque 06/2018 Px: 53.800€ Tél: 03.87.77.09.17. PZRO



FS319247 Boxster 981 2.7 PDK, 12/2014, 265cv, 13.700km, acajou métal, cuir noir, clim 2 zones, SC, PCM3 GPS + pack audio plus + tél, RDK, PDLS, radar recul, windschott, Porsche approved 06/2018 Px: 51.900€ Tél: 03.87.77.09.17. PZRO



FS319248 981 GTS PDK, 04/2016, 330cv, 13.900km, pack int. GTS, sièges sport plus chauffants, clim 2 zones, PCM3 + Bose + tél, Park assist av/ar + camera de recul, Porsche Approved 05/2018 Px: 79.900€ Tél: 03.87.77.09.17. PZRO

ZKS
motorsport

348 avenue de la royale
ZA les Cousteliers - 34160 CASTRIES
04 67 40 30 91
zksmotorsport@gmail.com
www.garage-zksmotorsport-34.com





Almeras-Frères

Spécialiste Porsche de la classique à la moderne

Entretien - Réparation - Restauration

Dépôt et vente de véhicule - Recherche personnalisée

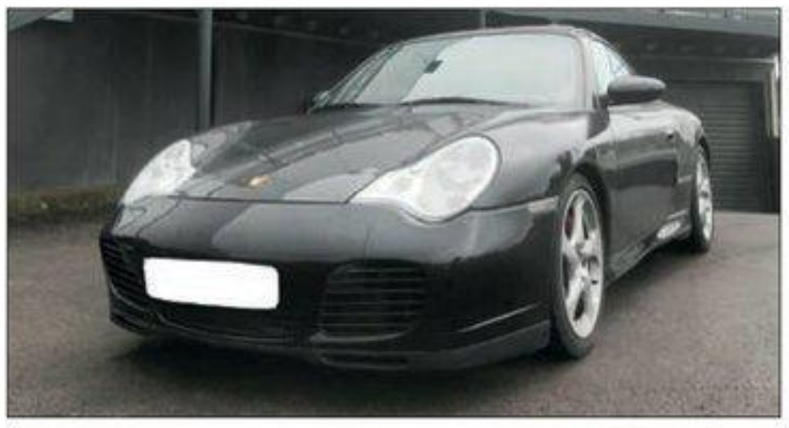
Service Classic & VHC

PASSION Depuis 1968 PORSCHE

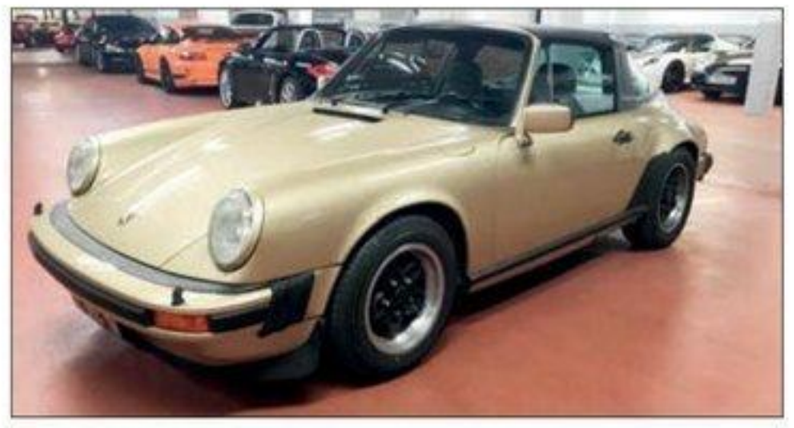




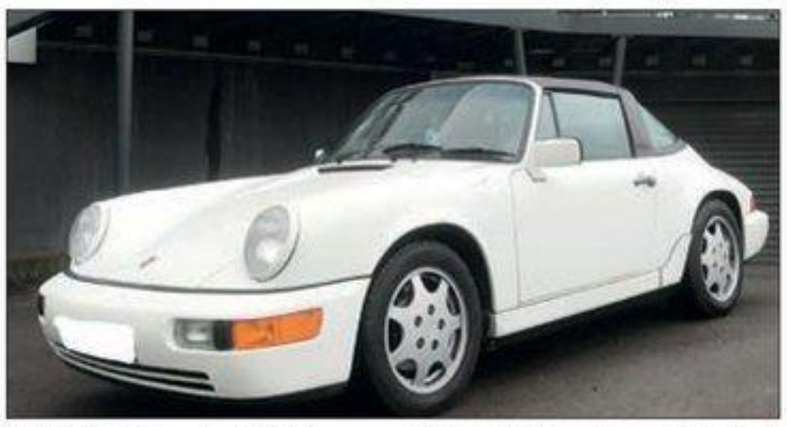
FS317294 Porsche 356 BT6 super 90, boite manuelle, parfait état, rapport d'expertise, mise en circulation 1963, 87.150km
Px: 82.500€ Tél: 04.67.42.57.35. Almeras



FS313238 996 Carrera 4S, boite méca, 91.500km, noire, cuir noir, toit ouvrant, échappement sport, PCM, radar de recul,
Px: 40.500€ Tél: 04.67.42.57.35. Almeras



FS318186 911 Carrera 3L Targa de 1977, 143.000km, parfait état, intérieur simili noir
Px: 84.500€ Tél: 04.67.42.57.35. Almeras



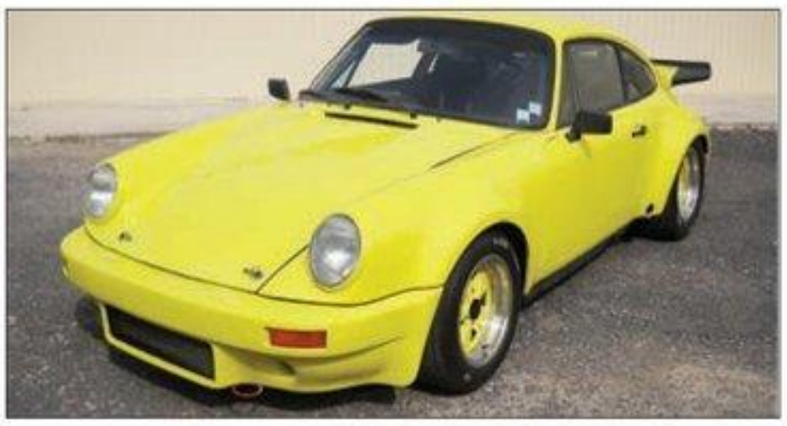
FS314435 Porsche 964 Carrera 2 Targa Tiptronic, parfait état, intérieur cuir noir, système GPS Porsche Classic
Px: 65.000€ Tél: 04.67.42.57.35. Almeras



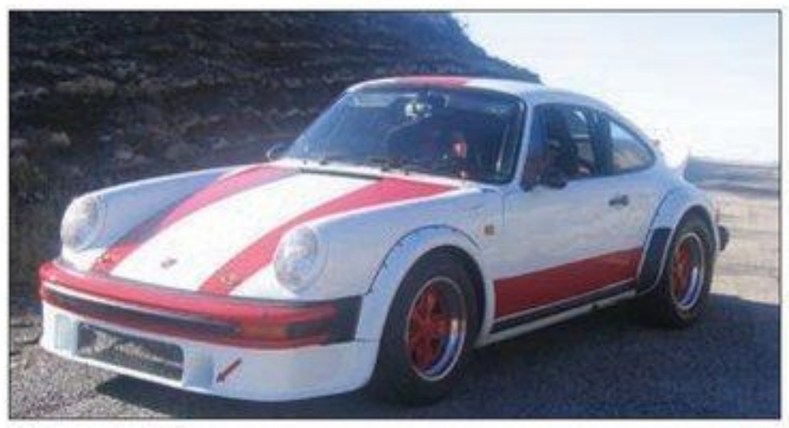
FS308318 Entretien et réparation 964
Tél: 04.67.42.57.35. Almeras



FS309251 Entretien et fiabilisation 996
Tél: 04.67.42.57.35. Almeras



FS303268 Préparation 911 Carrera RS 3.0L
Tél: 04.67.42.57.35. Almeras



FS291148 Préparation 911 SC gr 4
Tél: 04.67.42.57.35. Almeras



FS291150 996 GT2R 2004 Biturbo PSI, parfait état, idéal circuit et course de cote Px: nous contacter
Tél: 04.67.42.57.35. Almeras

TYPE 911

40 ANS D'EXPERIENCE PORSCHE A VOTRE SERVICE

Nous sommes à votre disposition pour l'entretien, la réparation, la restauration, le dépôt-vente de votre Porsche.

Philippe ROBERT / 40 ans d'experience dont 25 ans chez l'importateur PORSCHE SONAUTO, spécialiste 959 de 1990 à 2000.
Arnaud POURCEL / 10 ans d'experience dans l'automobile chez Bentley, Rolls Royce, Lamborghini.

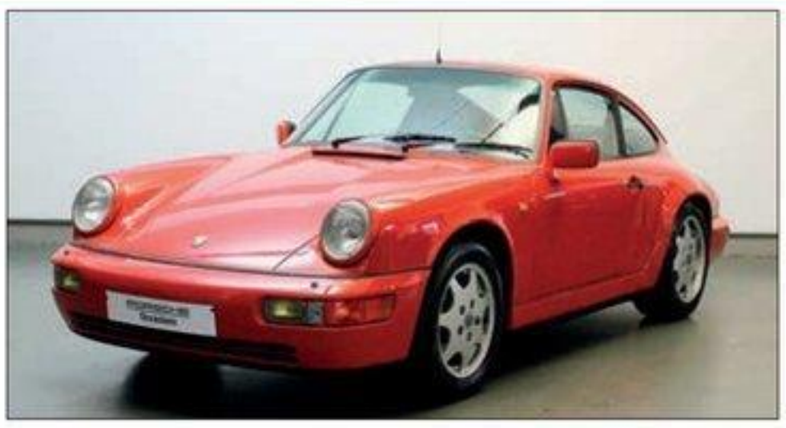
VOTRE SPÉCIALISTE PORSCHE EN RÉGION PACA



ZI Secteur D12 / Allée des santonniers / 06700 Saint Laurent du Var / 04.93.14.911.0 / contact@type911.fr / www.type911.fr



FS319211 Panamera S E-Hybrid 10/2016, 15.500km, Argent Rhodium, ITC Noir, Assist park, caméra recul, BOSE, jantes 911 Turbo 20", Pack Sport Chrono+, tel, SC, TOE, volant Sport PDK, Px: 96.500€ Tél: 02.31.709.911. Centre Porsche Caen



FS319162 964 Carrera 4 05/1989, 158.700km, rouge indien, int cuir noir, Essuie-glace arrière, climatisation Px: 79.700€ Tél: 01.76.48.42.71. Centre Porsche Vélizy



FS318220 991 Turbo S bleu graphite, tt cuir noir, 07/2016 8.041km, sges chauffant et ventilés, TO en verre, phares à led, assistance angle mort Px: 199.900€ garantie constructeur Tél: 04.92.91.33.88. Centre Porsche Antibes Dépt 06



FS39103 991 Turbo S Coupé 03/2016, 9.212km, ITC Bicolore noir/rouge, Burmester, pack Luminosité, phares à Led PDLS+, PCC + PVTS Plus, Servotronic, Px: 195.000€ www.centreporsche.fr/frejus ou www.centreporsche.fr/toulon



FS319285 718 Boxster S, 350ch, 11.000km, 1ère main, 04/2016, Gris Quartz, Intérieur cuir rouge, Px: 86.900€ Tél: 04.72.09.02.09. Centre Porsche Lyon Sud



FS319289 Macan Turbo 05/2015, 59.650km, gris quartz, cuir beige, toit pano, jtes 21", pack chrono Px: 77.900€ Tél: 03.20.43.21.68. Centre Porsche Lille Dépt 59

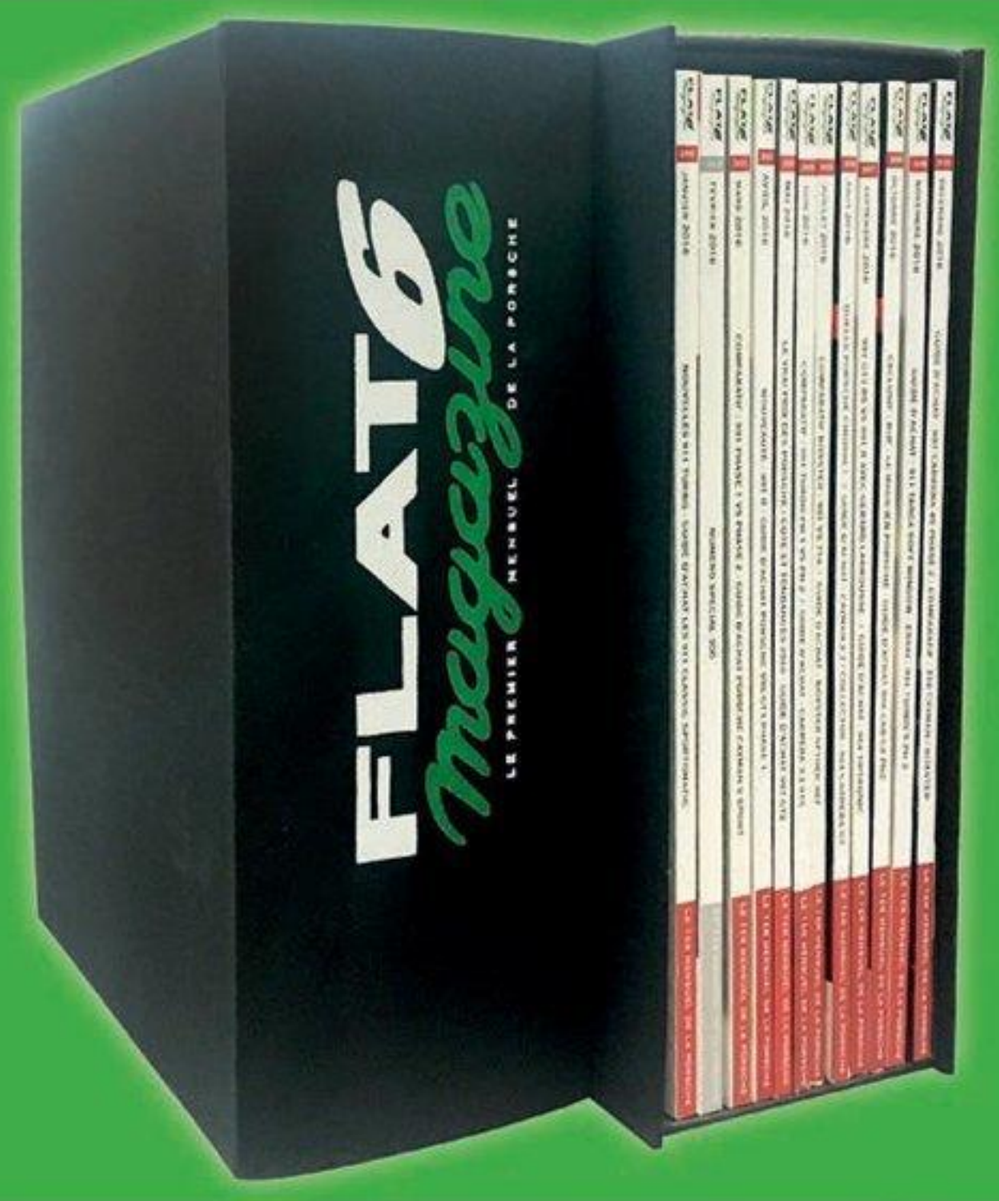
PROMO DE LA RENTRÉE

39,90€

LE PACK DE DEUX RELIURES AU LIEU DE 70€

12 NUMÉROS PAR RELIURE

Offre réservée à la France Métropolitaine, dans la limite des stocks disponibles, port inclus, valable jusqu'au 20 septembre



COMMANDEZ DIRECTEMENT SUR NOTRE SITE INTERNET

WWW.FLAT6MAG.COM

PLUS PRATIQUES, PLUS FACILES À UTILISER, PLUS ESTHÉTIQUES

ELLES VOUS PERMETTRONT DE CONSERVER ET DE CLASSER PAR ANNÉES TOUS VOS FLAT6.

WACK AUTOMOBILES



Atelier de Maîtrise en Maintenance Automobile



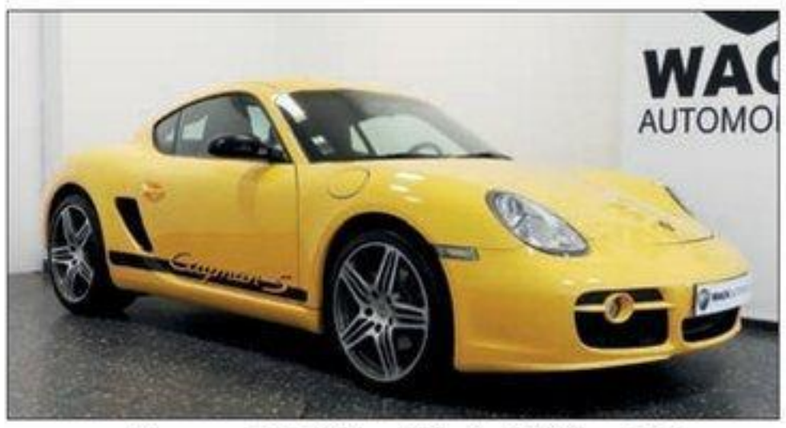
3, route de Strasbourg 67500 HAGUENAU - Tél. 03 88 93 85 14 - contact@wack-automobiles.com

www.wack-automobiles.com

SUBARU



FS318189 997 Carrera S Tiptronic 3.8L 355cv 2005, 41.890km, noir basalt métal, full cuir noir, Chrono, BOSE, TOE, PCM, Fonds de compteurs blancs, PSM, PASM, carnet Px: 51.490€ Tél: 03.88. 93.85.14. www.wack-automobiles.com



FS318190 Cayman 987 S Sport Limited Edition, 700 exemplaires, 303cv, 2008, 49.900km, Jaune Vitesse, Full Cuir Noir, état neuf , PSE, PCM, PSM, PASM, Assistance parking Px: 45.900€ Tél: 03.88. 93.85.14. www.wack-automobiles.com



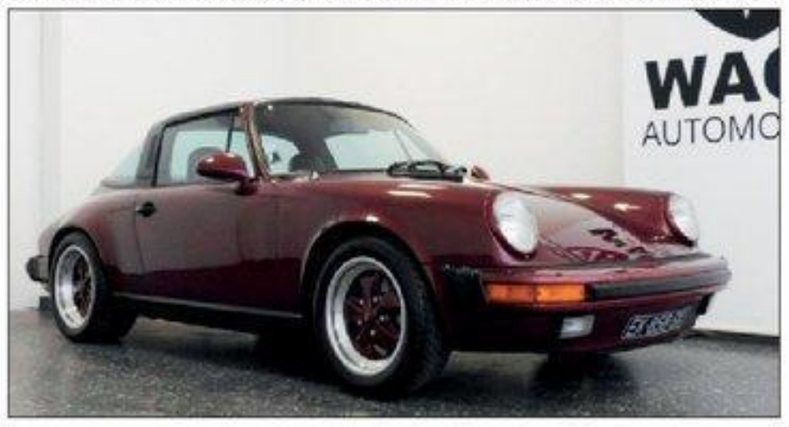
FS318191 Boxster 987 2.9L 256cv 2009, 65.900km, Version Phase 2, Jaune Vitesse, Semi-Cuir Noir, Etat Neuf, PSE Pot d'échappement sport à clapets, Xénons Directionnels Px: 32.900€ Tél: 03.88. 93.85.14. www.wack-automobiles.com



FS319282 Cayman 981 PDK 275cv 2014, 51.900km, Pack Chrono Sport Plus, clim auto, ODB, Enjoliveur concave avec écusson de couleur, Assist pkg, carnet cplet Porsche à jour Px: 52.900€ Tél: 03.88. 93.85.14. www.wack-automobiles.com



FS319283 Boxster 986 S ph2 3.2L 260cv, 10/2002, 65.164km, cuir noir, clim auto, PSM, xenon litronic, jtes 17", carnet d'entretien cplet Porsche à jour + fact, lunette ar en verre, Px: 19.900€ Tél: 03.88. 93.85.14. www.wack-automobiles.com



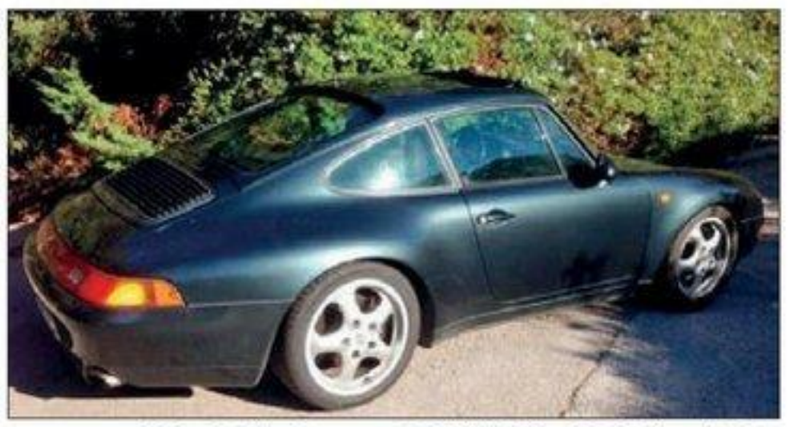
FS319284 911 3L2 Targa 09/1984, 76.867km, rouge rubin métal, int cuir rouge Bordeaux «Burgundy», origine USA, matching number, échap sport, BV5, compteur en miles, Px: 54.900€ Tél: 03.88. 93.85.14. www.wack-automobiles.com



AG317811 912 E 01/1967, 50.0000km, matching number, entièrement d'origine, châssis court , couleur Bahama Yellow, jantes Fuchs, pneus neufs, carnet d'entretien d'origine Px: 55.000€ Tél: 06.18.93.68.30. Dépt 35



FS316009 Cayman R 02/2013, 27.000km, PSM, PASM, PCM, clim auto, assist pkg ar, pack sport chrono plus, pack cuir, échap sport, boite PDK, volant sport design, ODB, radio CD, Px: 71.000€ Tél: 06.20.19.27.85. Dépt 84



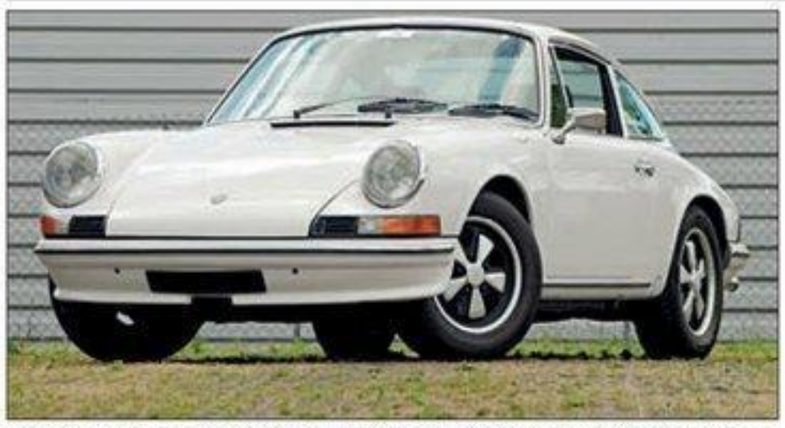
FS313002 993 272ch Carrera 2 01/1994, 89.500km, boite courte différentiel auto TO cuir parfait embrayage et pneus neufs factures, expertisée 65000€, Px: 65.000€ Tél: 06.11.52.63.91. Dépt 06

ART RESTORATION

Restauration et entretien de
PORSCHE 911, 914 & 356
www.art-restoration.eu



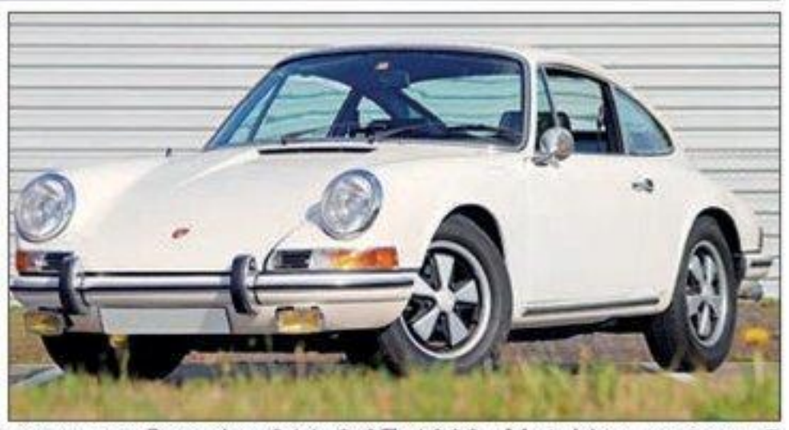
Patrick Pugin
67810 Holtzheim - France
Tel. +33 (0) 981 971 992



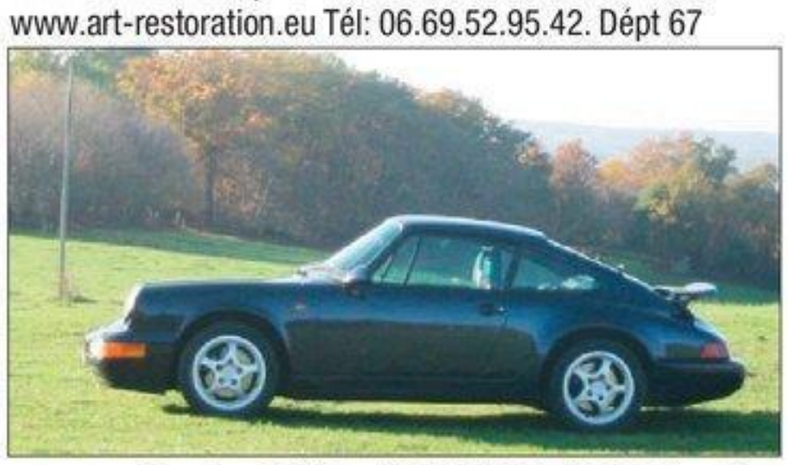
FS319180 Porsche 911 2.4 T 1973, 130cv, Matching moteur, Boite 5, Matching couleur Ivoire Clair 131, entretien suivi dans notre atelier, pas de rouille, Très bon état www.art-restoration.eu Tél: 06.69.52.95.42. Dépt 67



FS319181 Porsche 993 Carrera 1993, 272cv, boite 6, couleur violet Amarante 39D, Int Gris, TOE, SEC, clim, ODB, Jantes cup 17", Essuie-glace arrière, carnet www.art-restoration.eu Tél: 06.69.52.95.42. Dépt 67



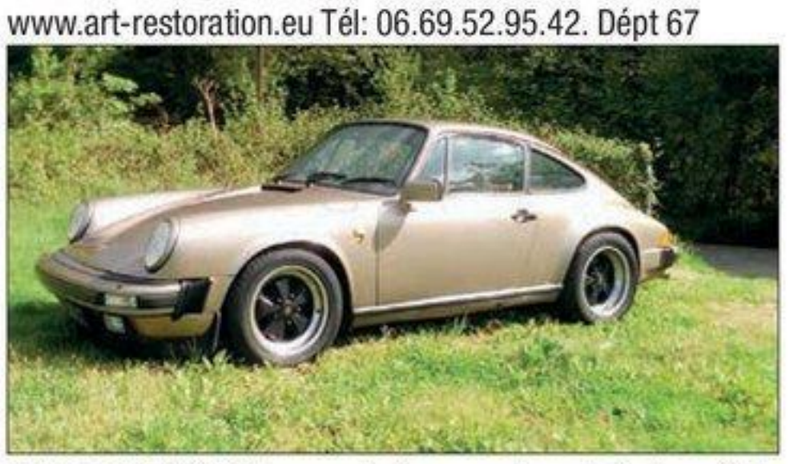
FS319182 Porsche 911 2.0T 1969, Matching moteur, 5 vitesses, Matching couleur Ivoire Clair 6804, intérieur noir, anti brouillards, Fuchs 15", vitres vertes www.art-restoration.eu Tél: 06.69.52.95.42. Dépt 67



AG317802 Porsche 964 Coupé 2 01/1992, 193.000km, Bon état, bleu métal, intérieur cuir bleu, révision juillet 2016, CT vierge (08/08/2017) Px: 47.000€ Tél: 06.35.11.19 .93. Dépt 24



AG317803 964 Carrera 4 Cab 3.6 L, 10/1990, 247.000km, 184 kW/250 ch. Gris métallisé. Intérieur cuir vert. Entretien Porsche à parfait état. 4 roues équipées de pneus Michelin Pilot Sport, Px: 55.000€ Tél: 06.18.09.06.74. Dépt 11



AG317804 911 3.2L avec toit ouvrant en très bon état. matching number, matching color. 10 dernières années de factures, double des clés. Entretien au moins annuel, CT OK, 207.000km, Px: 47.000€ Tél: 06.58.92.16.91. dépt 33

Spécialiste Porsche - Vente & Atelier

648, rue d'Ardon - 45370 Jouy le Potier - 02.38.84.21.21

Nouvelle adresse !

Remplacement d'IMS

Evitez le pire ! Remplacez votre roulement IMS avant la casse moteur !

A partir de 1600 € - Forfaits en ligne sur www.45-autosport.com

45-AUTOSPORT
Sport, Prestige et Collection
www.45-autosport.com



FS318274 Porsche 997 3.8 Cab 4S 355ch 2007, 77.720km, Levier court, échap sport dé-connectable, Full cuir élect, Clim, JA 19, GPS, Xénon, régul, IMS+ emb, carnet Px: 59.990€ Tél: 02.38.84.21.21. ou 06.11.40.51.51. www.45-autosport.com



FS318275 Porsche 996 3.4 Carrera 300ch 2001, 130.980km, Tiptronic S, Cuir, Clim, PSM, JA 18, TOE, ODB,Volant Sport, échap sport inox , IMS + Révision, Carnet Px: 28.990€ Tél: 02.38.84.21.21. ou 06.11.40.51.51. www.45-autosport.com



FS318276 Porsche 996 3.4 Carrera Aerokit 300ch, 2000, 129.700km, cuir Sport, Clim, châssis sport, JA 18 GT3, TOE, ODB, échap sport inox, IMS + rév, carnet Px: 32.990€ Tél: 02.38.84.21.21.ou 06.11.40.51.51. www.45-autosport.com



FS318277 Porsche 993 3.6 Carrera Tiptronic 285ch 1996, 155.563km, cuir, alarme, Clim, TOE, Carnet / factures, grosse révision, même propriétaire depuis 11 ans Px: 51.990€ Tél: 02.38.84.21.21.ou 06.11.40.51.51. www.45-autosport.com



FS318278 Porsche Macan SD 3.0 256ch 2015, 29.824km, full cuir élect et chauff, GPS, PASM, TO pano, Xénon, régulateur, Attelage, échap PSE Titan, JA 21", carnet Px: 69.990€ Tél: 02.38.84.21.21.ou 06.11.40.51.51. www.45-autosport.com



FS318279 Porsche Cayenne D Platinum Edition 245ch 2014, 89.889km, full cuir élect et chauff, GPS, PASM, Xénon, régul, TO pano, camera, JA 21", carnet France Px: 52.990€ Tél: 02.38.84.21.21. ou 06.11.40.51.51. www.45-autosport.com

MPS CARROSSERIE

14 Avenue Georges Pompidou
89100 SENS
03 86 65 16 35

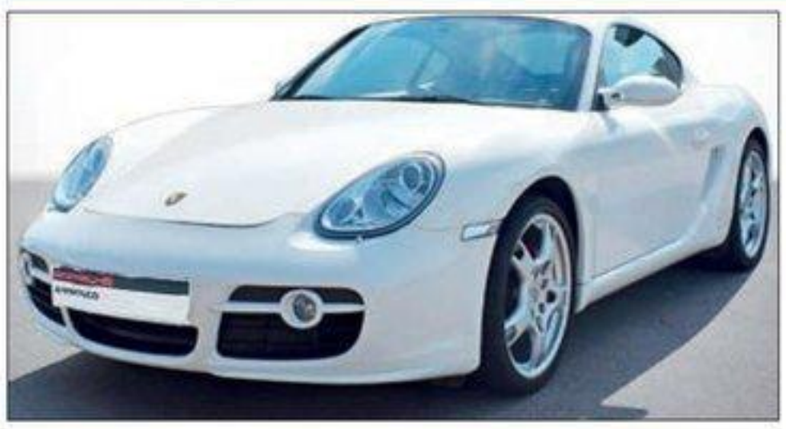
- Carrosserie, Peinture -Débosselage sans dégât de peinture
- Montage de marbre Celette jusqu'au modèle 997

AD

Restauration - Entretien - Spécialiste Porsche



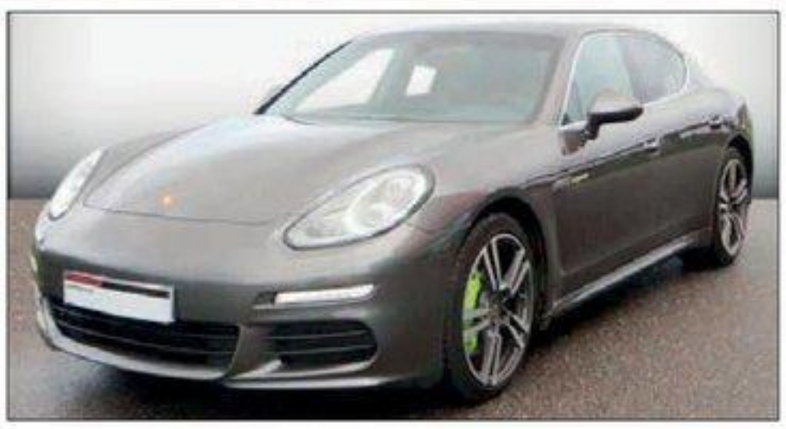




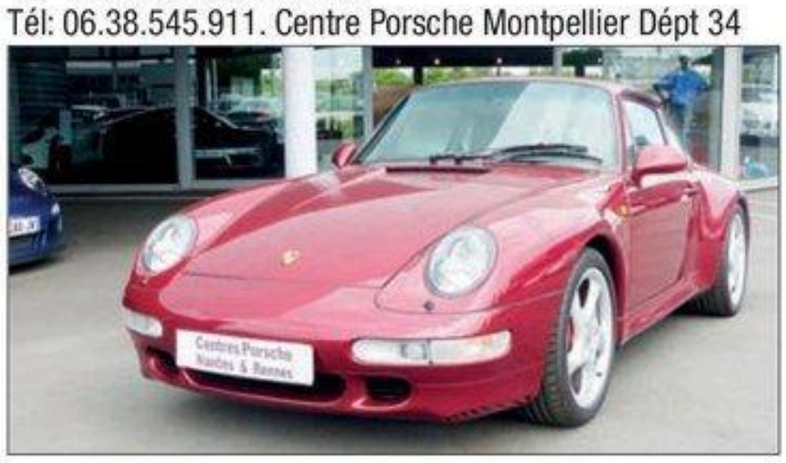
FS319112 Cayman S type 987 Phase 1, 12/2008, 54.810km, Blanc, Int cuir noir, sièges sport, sièges chauffants, Jantes 19" Carrera S Px: 36.900€
Tél: 06.38.545.911. Centre Porsche Montpellier Dépt 34



FS319237 Cayenne Diesel 01/2013, 53.350km, ITC noir, pk assist + caméra recul, hayon auto, jantes 911 Tubo 21", pack mémoire confort 14 réglages, Bi-Xénon, PASM, Px: 59.900€
Centre Porsche Rennes Tél: 02.99.83.19.19. Dépt 35



FS319186 Panamera S E-Hybrid 10/2014, 69.328km, ITC Noir, Assist pkg av/ar, cam recul, clim 4 zones, JA 911 Turbo II 20", Pack Confort Lum, Pack Mém Cond & Confort, Px: 69.900€
Tél: 03.83.82.36.10. www.centreporsche.fr/lorraine



FS319226 993 C4S Coupé 12/1995, 174.780km, ITC Gris Classique, BM 6 rapports, airbag conducteur et passager, climatisation, ABD, essuie-glace arrière, TOE Px: 99.900€
Centre Porsche Nantes Tél: 02.40.94.82.50. Dépt 44



FS319203 Boxster S Black Edition 06/2011, 76.756km, Noir, sièges sport, Pack sport Chrono, échap sport Px: 54.900€
Tél: 05.62.71.67.67. ou 06.16.39.39.33. Centre Porsche Toulouse



FS319193 991 Carrera 2S Coupé PDK, 12/2015, 8.500km, Noir Intense, Cuir Noir, GPS, Tél, Toit ouvrant, JA 20", échap Sport Px: 139.000€
Tél: 00.377.97.98.13.13. www.centreporsche.fr/monaco

PAGID RACING



RS 29
RS 19
RS 14
RS 4-2
RS 4-4
RSL 1
RSL 2



RST 1
RST 2
RST 3
RST 4



RSC 1
RSC 2
RSC 3



RSH42
RSH3
RSH29

brembo Racing

Les célèbres disques Brembo Track Day sont maintenant disponibles pour les nouvelles 991 GT3, 991 Turbo et 991 S !

Nombreuses applications pour 997 et 996 Cup, GT3, GT2 et Turbo.



Disques Track Day



Disques Turismo 996 et 997 S, 4S, et Turbo



Disques VHC



brembo



Kits gros freins



Les plaquettes Brembo Sport HP 2000 sont destinées à une utilisation routière sportive. Elles sont silencieuses, homologuées et procurent de très bonnes performances.

Ces plaquettes sont disponibles pour la plupart des Porsche !

wwww.atomix-r.fr - Freinage compétition et hautes performances
01.43.80.16.03 - Distribution en France - info@atomix-r.fr

ATOMIX-R

& SPÉCIAL PIÈCES AUTOMOBILIA



FS317222 n°258508 – 2 Pirelli PZero Nero 305/25ZR20, année 2014, vendu 120€ pièce
Tél: 02.47.747.911. www.passionauto.com Dépt 37



FS317223 n°258505 – Siège baquet rabattable cuir noir dos carbone côté conducteur, monte sur 997, Boxster 987, Cayman 987, Px: 2.890€
Tél: 02.47.747.911. www.passionauto.com Dépt 37



FS317224 n°258507 – Jeu de 4 jantes occasion 19" style 458 montage ok sur 997C2 - 2s, 996 C2, vendu 909€
Tél: 02.47.747.911. www.passionauto.com Dépt 37



FS317225 n°199434 – Cardan côté droit/passager, pour Boxster 2.5 ou 2.7 de 1997 à 2004, vendu 175€
Tél: 02.47.747.911. www.passionauto.com Dépt 37



FS317226 n°258504 – Arceau clubsport (fixation ancrage de ceinture)Porsche Origine pour 997 coupé tous modèles, RARE EN OCCASION, Px: 990€
Tél: 02.47.747.911. www.passionauto.com Dépt 37



FS317227 n°32597 - Jantes 18" Techart Noir Satiné pour 964 - 993 - 996 - Boxster - Cayman – possibilité pneus neufs, reprise possible jantes, livraison France entière
Tél: 02.47.747.911. www.passionauto.com Dépt 37



FS317228 n° manuels - 928 – encore quelques rarissimes manuels de 928 dispo et toujours plus de 500 manuels tous modèles en stock
Tél: 02.47.747.911. www.passionauto.com Dépt 37



FS317229 n°258506 – Harnais 4 points Schroth boucle aviation côté conducteur, Px: 189€
Tél: 02.47.747.911. www.passionauto.com Dépt 37



FS317230 n°172691 - Jantes 19" Techart Noir Brillant pour 996 Turbo ou 996 4s, possibilité pneus neufs, reprise possible jantes, livraison France entière
Tél: 02.47.747.911. www.passionauto.com Dépt 37



AG318850 type 90102 neuf, pistons haute compression WEBER 40 IDS complet **Px: 80.000€ Tél: 06.83.57.27.52. Dépt 06**



FS319008 Tracteur Porsche Super 308/3 cyl de 1958, restauration commencée: pns nfs, capot et ailes sablés, mécanique rév, circuit élect refait, stock pces nves: phares av feux ar, baguettes alu, Px: 8.000€ Tél: 06.80.14.55.83. Dépt 44



FS312304 Pistons pour etriers de freins en alu Px: 200€
Tél: 03.89.732.732. www.jetsetcars.fr



FS318004 Poster Porsche de très haute qualité. 50 Porsche 911 de 1964 à nos jours. Dimensions 61 cm de large x 91,5 cm de haut. Finition vernis brillant. Textes en Anglais, Px: 49€ port inclus dans tube en carton Tél: 06.30.53.75.80. Dépt 59



FS312302 Réservoir RSR ou ST Px: 2.900€
Tél: 03.89.732.732. www.jetsetcars.fr



FS313011 Jantes CUP 1(look 964 RS), avec déport integré pour SC ou Carrera 3.2, Px: 800€
Tél: 03.89.732.732. www.jetsetcars.fr

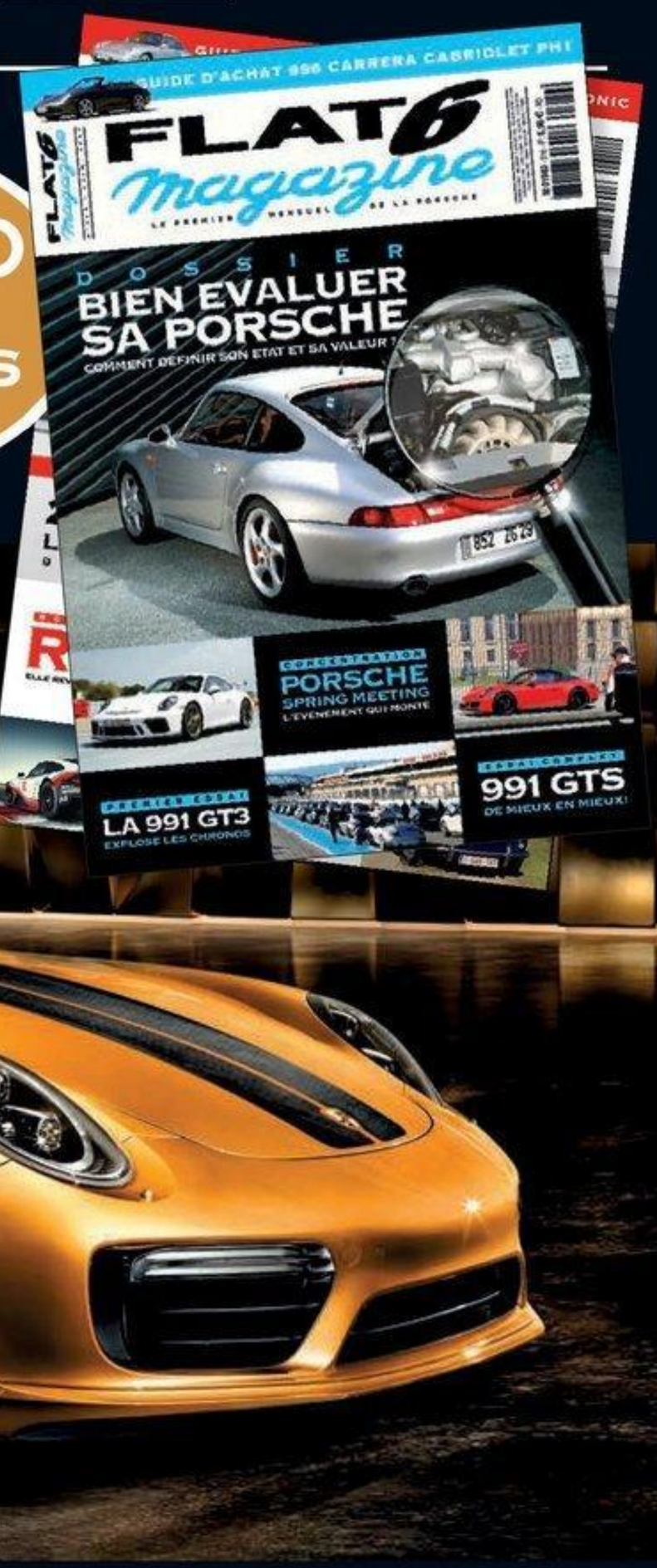
ABONNEZ-VOUS A
FLAT 6 MAGAZINE

1 AN / 12 NUMÉROS

69€

SEULEMENT
AU LIEU DE ~~82,80€~~

2 N° GRATUITS



RETROUVEZ CETTE OFFRE SUR WWW.FLAT6MAG.COM

Bulletin à découper et à retourner accompagné de votre règlement sous enveloppe affranchie à :
Flat 6 Magazine - Garopole - Place de la gare - 80 100 Abbeville

☑ Oui, je souhaite m'abonner à Flat 6 Magazine pour 1 an soit 12 numéros pour **69€** seulement au lieu de **~~82,80€~~** soit l'équivalent de **2 numéros gratuits*** - Tarif valable pour la France métropolitaine

Tarifs étrangers et autres formules d'abonnement disponibles sur wwwflat6mag.com

FLAT6 Magazine

Nom _____

Prénom _____

Adresse _____

_____

Code Postal |_|_|_|_|_| Ville _____

Tél |_|_| |_|_| |_|_| |_|_| |_|_|

E-mail _____ @ _____

Je joins mon règlement par :

☐ Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Flat6 Magazine

☐ CB Carte bancaire Visa/Mastercard

N° |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

Expire fin |_|_| |_|_|

Cryptogramme |_|_|_|

Les 3 derniers chiffres au dos de votre carte

Date et signature obligatoires

319

*Réduction calculée sur la base du prix de vente en kiosque au 1er mai 2017 - Conformément à la loi informatique et libertés, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données vous concernant. Sauf opposition écrite auprès du service abonnement, les données peuvent être communiquées à des organismes tiers.
Flat6 Editions - Garopôle - place de la gare - 80100 Abbeville - RCS Amiens 528 915 374

LISTE DES CLUBS INDÉPENDANTS

Si vous souhaitez voir apparaître toutes les dates de vos sorties 2017,
n'oubliez pas de nous envoyer vos calendriers, par mail, sur cette adresse: lplateau@flat6editions

Club Amicale Porschistes Normandie
Président : Gérard Alais
Parc de la Jacotte - chemin de Bagatelle
14 360 Trouville sur mer
Tél : 06.08.62.24.24. 02.31.87.20.88
email : apn@gmx.fr
http://amicaleporschistesnormandie.org
9-10 septembre : Ch'ti Classic
17 septembre : Voiles - Karting

Club Be 911
Président : Jean-Yves Beeckman
100 chemin de la palanque
31 140 Launaguet
email : info@be911.org
www.be911.org

Club Carrera Vienna
Président : Jean-Paul Picard
28 place Miremont
38 200 Vienne
Tél: 06.07.09.40.40
email : g.deparis@free.fr

Club Classic & Racing 901 Atlantique
Président : Michel Brzezinski
BP 06 - 44 360 Le Temple
Tel: 02.40.57.06.23. Fax: 02.40.57.07.25
email : pilletf@yahoo.fr@free.fr

Club GT Provence
Président : Philippe Villard
270 rue Jean-Louis Calderon
13320 Bouc Bel Air
Tel : 04.90.98.78.27 - 06.14.09.30.86
email : philippe-villard2@wanadoo.fr
www.gt-provence.com

Club Flat Club du dauphiné
Président : Jean Pierre Meunier
4 rue Gabriel Péri
38 000 Grenoble
email : flatclubdudauphine@sfr.fr
www.flatclubdauphine.net
9-10 septembre : Sortie Le Pratois

Club Flat Passion 10
Président : Frédéric Bruneau
18 rue des Forgeottes
10 450 Breviandes
email : fbruneau10@aol.com
29-30 et 1er octobre : L'Auvergnate

Club Génération Flats 68
Président : Pierre Collin
12 rue Maréchal Lefèbvre
68300 St Louis
Tél: 06.09.69.20.60.
email : generationsflats68@free.fr
www.flats68.fr
10 septembre : Sortie Karting
24 septembre : Sortie Alsace du Nord

Club Littoral
Président : Michel Cadenat
25, rue de Jussieu
34500 Béziers
Tél: 06.19.08.86.90. ou 06.23.43.44.06.
email: andre.harnist@free.fr

Club Porsche Réunion
Président : Michel Dourguia
2 rue Auguste de Villèle
97430 Le Tampon
Tél: 02.62.27.79.02. - 06.92.85.01.56.
email : michel.dourguia@izi.re
http://club-porsche-reunion.e-monsite.com

Club Stuttgart Connection
Président : Jacques Latour
6 Allée de l'Argonne - 31 770 Colomiers
Tél: 06.71.71.01.03.
www.cpfmp.com
17 septembre : Circuit de Nogaro

Club 911 Champagne
Président : Jean-Luc Zrak
2 rue du parc - 51 700 Villers-sous-Châtillon
Tel: 03.26.58.05.55 - 06.30.61.32.25
email : club911champagne@gmail.com
www.club911champagne.com
2-3 septembre : Week-end en Creuse
9-10 septembre : Rallye d'Argonne
9-16 septembre : Les Grandes Alpes
24 septembre : Sortie Vendanges

Club 911 IDF
Président : Christian Rossi
06 301 Nice cedex 4 - BP30011
Tél : 09.52.71.09.11. ou 06.84.84.09.11
email : club911idf@free.fr
http://club911idf.free.fr
16-17 septembre : Circuit Val de Vienne - Roscar 83é

Club 911 Lorraine
Président : Laurent Meyer
BP10027 - 54 190 Villerupt
email : club911lorraine@gmail.com
www.club911lorraine.com
2-3 septembre : Meisenthal

Club 911 Rhone-Alpes
Président : Michel Vergely
73 rue Jules Guesde
69230 St. Genis Laval
Tél: 06.77.27.85.58
email : michelvergely@sfr.fr
www.club911rhone-alpes.fr

Club 911.Net
15 rue du Pech David
31810 Venerque
Tél : 06 43 34 28 78
email : contact@club911.net
www.club911.net
2 septembre : Sortie Ardennes
2-3 septembre : Sortie Mer
10 septembre : Morvan
11 septembre : Circuit Lurcy Levis
15 au 17 septembre : Transpy
22 au 24 septembre : Virada Classica
24 septembre : Sortie Eifel

Club 9.11 Passion Ouest
Président : Jean Claude Gicquel
5 bis impasse du champs des nues
22 000 Saint Brieuc
Tel: 06.99.610.911 - Fax: 02.96.33.24.73
www.club9-11passionouest.fr

Club 911 Pays de l'Agenais
Président : Fabrice Valèze
Mairie - 47 240 St Jean de Thurac
Tel: 06.88.27.12.99.

Club 911 Sud Est
Président : P. Lemaitre
266 route de la libération
13 126 Vauvenargues
Tél/Fax : 09.65.35.98.99
email : club911sudest@free.fr
www.club911sudest.com

Club 911 Toulouse midi Pyrénées
Président : Franck Ravet
1201, route du Château d'eau
31 840 Aussonne
Tél: 06.72.08.33.01
email : club911toulouse@orange.fr
www.club911tmp.com

Club 911 Vosges Passion
Président : Alain Aubry
29 rue de la Brigade
54 180 Heillecourt
Tél : 06 73 12 45 43
email : alain.aubry.isf@gmail.com

Club 93-64
Président : Hervé Daudé
8 rue de l'Est - 92 100 Boulogne Billancourt
Tél: 06 09 65 03 88
email : info@club93-64.fr
http://club93-64.fr/

Flat Club Forez-Velay
Président : Philippe Croiseau
17 avenue Antoine Ravel - 42 330 Saint Galmier
email : pcfv.adhererflat@gmail.com
http://flatclub-forez-velay.jimdo.com
1er septembre : Soirée
16 septembre : Sortie

Club 911 Pyrénées Océan
Président : Xavier Raffanel
12 rue sergent Bernes Cambot - 64 000 Pau
Tél: 06.51.53.20.26
email : club911po@gmail.com

Club Porschiste Le Mans
Président : Daniel Caillault
Tél: 02.43.75.73.37
email : club-porschiste-lemans@orange.fr

Club GT Ocean
Président : Jean-Pierre Levasseur
5 rue Pythagore - Zac de Belle-Aire sud
17440 Aytre
email : contact@gt-ocean.com
9 au 10 septembre : Escapade en Bretagne
30 septembre : Repas trimestriel



Belgian Porsche Friends
Tel: 00-32.472.28.02.67.
email : Info@belgianporschefriends.eu
www.belgianporschefriends.eu

Cercle 911 de Bruxelles
Tel: 00-32.475.72.48.04.
email : Cercle 911@hotmail.com

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE, SE DEVAIT AUSSI D'ÊTRE LE PREMIER MAGAZINE FRANÇAIS CONSACRÉ À LA PORSCHE SUR TABLETTE ET SMARTPHONE



DISPONIBLE SUR

FLAT6 Magazine

Available on the iPhone App Store

ANDROID APP ON Google play

ANCIENS NUMÉROS

COMMANDEZ NOS ANCIENS NUMÉROS DIRECTEMENT SUR NOTRE SITE INTERNET : WWW.FLAT6MAG.COM

INDEX DES GUIDES D'ACHAT

Nous vous proposons l'index complet de tous les guides d'achat déjà publiés dans notre magazine. Si vous êtes à la recherche d'un modèle et que vous voulez un maximum de renseignements sur celui-ci, ce sera, pour vous, l'outil idéal!

MODÈLE	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
911 2.0	1964/1967	151, 248
912	1965/1969	228
911 S 2.0 - 160ch	1966/1969	142, 242
911 S 2.0 - 170ch	1969	188, 254
911 L 2.0	1968	219
911 T 2.0	1968/1969	175
911 E 2.0	1969	212
911 T 2.2	1969/1971	137
911 E 2.2	1969/1971	200, 267
911 S 2.2	1969/1971	162
911 T 2.4	1971/1973	157, 284
911 E 2.4	1971/1973	149, 292
911 S 2.4	1971/1973	181, 271
911 Classic Américaines	1965/1973	146, 277
911 Classic Sportomatic	1965/1973	169, 299
911 Classic Targa lunette souple	1966/1968	202, 309
2.7 RS Touring	1973	153, 259
2.7 RS Light	1973	153, 259
911 Sportomatic 74-80	1974/1980	217
911 2.7 - 150ch	1974/1975	231
911 2.7 - 165ch	1976/1977	178
911 S 2.7	1974/1977	224
Carrera 2.7	1974/1975	177, 283
930 Turbo 3.0	1975/1977	152, 260
912 E	1976	228
911 Carrera 3.0	1976/1977	143, 239
930 Turbo 3.3	1978/1988	191, 312
911 SC - 180ch - 188ch	1978/1980	183, 268
911 SC - 204ch	1981/1983	140, 252
911 SC Cabriolet	1982/1983	158, 290
911 Carrera 3.2 915	1984/1986	165, 304
911 Carrera 3.2 Cabriolet 915	1984/1986	196, 318
911 Carrera 3.2 G50	1987/1989	150, 297
911 Carrera 3.2 Cabriolet G50	1987/1989	185, 276
911 Carrera 3.2 Cata	1984/1989	139
911 Carrera 3.2 Turbolook	1984/1989	174
911 Carrera 3.2 Clubsport	1987	221
959	1987/1988	167, 300
911 Carrera 3.2 Speedster	1989	161, 247
930 Turbo 3.3 BV 5	1989	207
930 Turbo Cabriolet	1987/1989	138, 235
964 Carrera 4	1989/1994	164, 243
964 Tiptronic	1990/1994	215, 307
964 Carrera 2	1990/1994	145, 289
964 Carrera 2 Cabriolet	1990/1994	186, 258
964 Carrera 4 Cabriolet	1990/1994	205, 282
964 Targa	1990/1994	195, 298
964 RS	1992	172, 237
964 Turbo 3.3	1991/1992	160, 266
964 Carrera 2 Turbo Look Cabriolet	1992/1993	141, 236
964 Carrera 4 jubile	1992	155, 251
964 Speedster Carrera 2	1993	179, 314
964 Turbo 3.6	1993/1994	173, 273
993 272 ch Carrera	1994/1995	163, 241
993 272 ch Carrera 4	1995	154, 274
993 272 ch Carrera 2 Cabriolet	1994/1995	184, 257
993 272 ch Carrera 4 Cabriolet	1994/1995	210
993 Tiptronic	1994/1998	192, 311
993 285 ch Carrera 2	1996/1998	180
993 285 ch Carrera 4	1996/1998	204
993 Targa	1996/1998	170, 234
993 285 ch Carrera 2 Cabriolet	1996/1998	144, 294
993 285 ch Carrera 4 Cabriolet	1996/1998	210

MODÈLE	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
993 Carrera 4S	1996/1998	197, 281
993 Carrera 2S	1997/1998	147, 249
993 Carrera X51	1997/1998	159, 264
993 RS	1995/1996	189
993 Turbo	1995/1998	168, 288
Boxster 2.5	1997/1999	148, 246
996 3.4 Carrera 2	1997/2001	156, 272
996 3.4 Carrera 4	1998/2001	190
996 Tiptronic	1997/2005	176, 240
996 3.4 Cabriolet Carrera	1997/2001	171, 316
996 3.4 Cabriolet Carrera 4	1998/2001	182, 245
996 Millennium	2000	203
996 GT3 360 ch	2000/2001	206, 302
Boxster 986 2.7 220 ch	2000/2002	194, 255
Boxster 986 S 252 ch	2000/2002	166, 265
996 Turbo	2000/2005	201, 285
996 GT2 462 ch	2001/2003	211
996 3.6 Carrera 2	2002/2004	187, 253
996 3.6 Carrera 4	2002/2005	216
996 3.6 Cabriolet Carrera 2	2002/2004	209
996 3.6 Cabriolet Carrera 4	2002/2005	230, 308
996 Targa	2002/2005	198, 261
996 Carrera 4S	2002/2005	193, 293
Boxster 986 2.7 228 ch	2003/2004	199
Boxster 986 S 260 ch	2003/2004	222
996 GT3 381 ch	2003/2005	218, 278
Carrera GT	2003/2006	232
996 GT3 RS	2004	227
Boxster 986 S 550	2004	226
996 Anniversaire	2004	223
996 Carrera 4S Cabriolet	2004/2005	213
996 Turbo Cabriolet	2004/2005	225
996 GT2 483 ch	2004/2005	236
996 Turbo S	2005	214
996 Turbo S Cabriolet	2005	240
997 Carrera 2 325 ch	2005/2008	238
997 Carrera 2 325 ch Cabriolet	2005/2008	269
997 Carrera 2S 355 ch	2005/2008	229
997 Cabriolet Carrera 2S 355 ch	2005/2008	233
997 Tiptronic S	2005/2008	286
Boxster 987 2.7 240/245 ch	2005/2009	208, 270
Boxster 987 S 3.2	2005/2006	220
997 Carrera 4S 355 ch	2006/2008	263
997 Carrera 4S Cabriolet 355 ch	2006/2008	244
997 GT3 3.6	2006/2008	256
Cayman S	2006/2009	262
997 Targa 4S 355 ch	2007/2008	250
997 GT3 RS 3.6	2007/2009	296
Cayman 2.7	2007/2009	306
Boxster RS 60	2008	287
997 GT2	2008/2009	303
Cayman S Sport	2009	301
997 Carrera 4S 385 ch	2009/2012	310
997 Carrera 4S Cabriolet 385 ch	2009/2012	275
Boxster 987 2.9	2009/2012	280
Boxster 987 S 3.4 310 ch	2009/2012	295
Cayman 2.9	2009/2012	313
997 GT3 3.8	2010/2011	315
997 Turbo Cabriolet 3.8	2010/2013	291
997 Black Edition	2011	279
Boxster Spyder 987	2011/2012	305
991 S Cabriolet phase 1	2012/2015	317

POUR COMPLÉTER VOS CONNAISSANCES

N'OUBLIEZ PAS NOS ANCIENS NUMÈROS













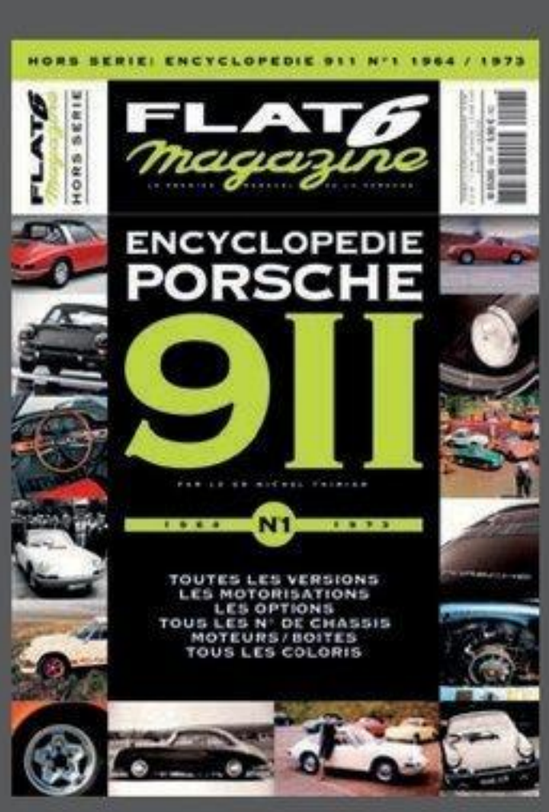


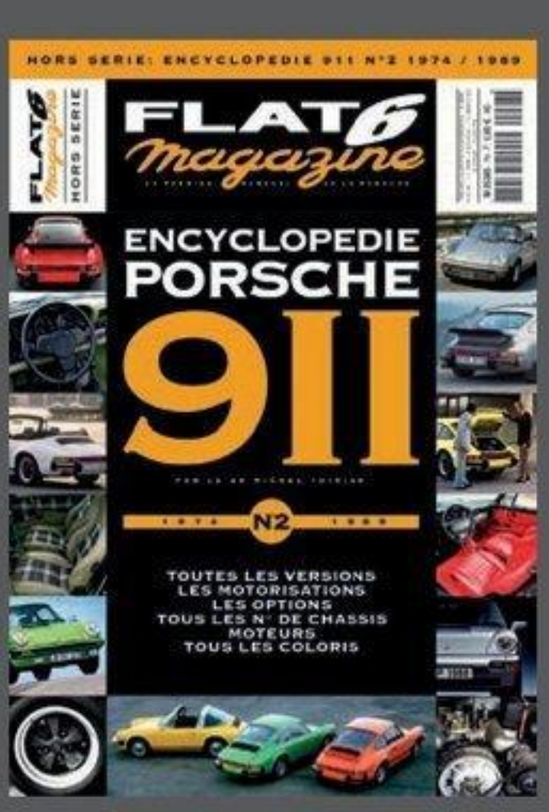


DÉCOUVREZ ÉGALEMENT NOS HORS SÉRIE









DISPONIBLES SUR WWW.FLAT6MAG.COM

PAR MARC JOLY

N°170 : AVRIL 2005

COUVERTURE AUX MULTIPLES FACETTES POUR CE 170ÈME NUMÉRO, OÙ L'ON RETROUVE UNE GRANDE PARTIE DES SUJETS QUI VONT LE COMPOSER. AVEC, EN TÊTE, L'ESSAI COMPLET DU BOXSTER 987 2.7 ET LE GUIDE D'ACHAT 993 TARGA.

Amusant de relire l'édito, dans lequel nous faisions de nouveau des supputations sur un possible retour de Porsche en compétition. Jusqu'à imaginer que l'annonce de la sortie imminente du Cayman pourrait précipiter ce modèle en haut de l'affiche. La réalité, on le sait, sera toute autre. Il est vrai que Porsche se lançait dans le teasing, à cette époque, et venait effectivement d'annoncer la sortie du Cayman, mais sans aucune photo, et juste quelques bribes d'informations dont nous n'avions pu faire que deux pages. Le salon de Genève, quant à lui, s'étalait sur quatre pages, sans autre nouveauté que la 997 Cabriolet, déjà essayée dans nos colonnes un mois plus tôt. Nous vous proposions ensuite, sur 8 pages, l'essai complet du Boxster 987 2.7, qui présentait bien des qualités et qui nous procura bien du plaisir. Dans la série des comparatifs par tranches de prix, je vous présente, sur 8 pages, la 993 Turbo contre la 996 Cabriolet 3.4 ! Aujourd'hui, il y a 100 000€ d'écart entre les deux, mais à l'époque, on les trouvait entre 50 et 60 000€… J'hallucine quand j'en relis le contenu, puisque la 996 l'avait largement emportée, et que je mettais les deux modèles à égalité en ce qui concerne l'avenir de la cote ! Incroyable comment le paysage a été totalement bouleversé depuis ! Il n'y a que dans le choix perso que je donnais une préférence à la Turbo, mais pour le reste, sauf en performances bien sûr, la 996 était partout devant. En 2005, personne n'aurait misé un centime sur la future explosion des prix, et une 993 Turbo présentait alors les "défauts"

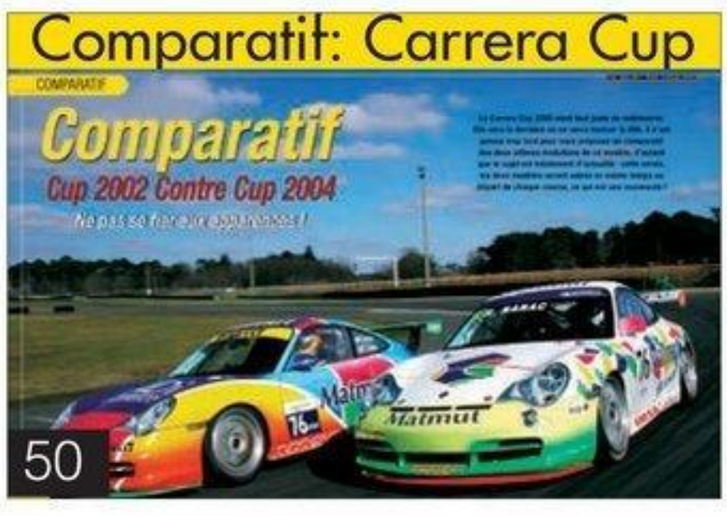


d'une ancienne, face à l'éclatante modernité de la 996. Ces comparatifs ont vraiment valeur historique ! Le guide d'achat, sur 10 pages, était consacré à la 993 Targa. Rien de spécial a priori, sauf que cette Porsche appartenait à un certain Dominique Maroni ! Qui n'était pas encore devenu le prince des Targa, le pape des couleurs exclusives, et le Geronimo du rouge indien. Dominique, je l'avais rencontré quelques mois plus tôt, lors des Porsche Days à Magny Cours, et le contact était tout de suite très bien passé entre nous. Un passionné de chez passionné, qui se révéla par la suite un élément précieux pour notre rédaction, tant sa connaissance du monde des couleurs est impressionnant. Mais surtout, Dominique est devenu un ami ! Le comparatif suivant m'avait apporté bien du plaisir, puisqu'il s'agissait de comparer l'ultime évolution de la 996 Cup avec celle qu'elle avait remplacé. Juste 10 ch de plus, mais plein de petites évolutions qui permit à la Cup de faire un vrai pas en avant. Ce comparatif, avec deux autos sorties de chez Imsa, avait été réalisé sur le circuit Bugatti, ce qui le rendit encore plus passionnant. Il faisait 10 pages. Suivait un sujet de 6 pages, sur le backdating avant l'heure, qui ne disait pas encore son nom. Ian Kuah avait rendu visite à Autofarm, en Angleterre, qui se proposait de transformer des 3.2 en leur redonnant un look de 911 d'avant 74. Bien vu, cette tendance plait encore aujourd'hui. Les quatre pages suivantes étaient consacrées au club Porsche de France, avec son nouveau président Philippe Brétille, et aussi aux filles, de plus en plus nombreuses, à rouler en club. Michel Thiriar, lui, revenait, en quatre pages, sur les débuts de Porsche au rallye de Monte Carlo. Mais ce numéro était aussi marqué par l'arrivée d'un nouveau chroniqueur, remplaçant Stéphane Ortelli: Romain Dumas, il faisait ses débuts dans nos colonnes, et commençait à nous raconter sa carrière de pilote Porsche. Et oui, cela fait maintenant plus de 12 ans qu'il nous régale de ses chroniques, avec une carrière exceptionnelle l'ayant amené à gagner deux fois les 24 Heures du Mans. Nous avions misé sur un tout bon, et ne l'avons jamais regretté !













Technic Auto Sport

Philippe CETLIN

LA PASSION DE LA PORSCHE DEPUIS 1967



Révision · Vidange · Freinage
Remise en état moteur · BV · Embrayage · Carrosserie · Peinture
Préparation : Club et challenge endurance · Classic et récente · Forfait réparation
Achat · Vente · Dépot vente · Pièces d'occasion
Véhicules neufs et occasion

À PARTIR DU 1 OCTOBRE Technic Auto Sport
vous accueille dans ses nouveaux locaux
ZI La Tuilerie - 18, rue de l'Ormeteau - 77500 CHELLES

01.64.72.09.06
Fax : 01.64.26.78.69 - technicautosport@orange.fr

MS MECA SPORT

369 rue Georges Charpak
76150 St jean du cardonnay
02 32 10 63 67
contact@mecasport76.com

À 4MN DE ROUEN



MS Spécialiste véhicules allemands
MS Entretien et respect préconisations constructeurs
MS Reprogrammation moteur
MS Boutique jantes alu / pièces performances

BOSCH Service

2015 allopneus.com

Entretien - Restauration
Occasions - Boutique

mougins auto sport
SPÉCIALISTE PORSCHE

www.mougins-autosport.com

Préparation - Compétition
Assistance - Simulateur IMS

MAS RACING

www.mas-racing.com

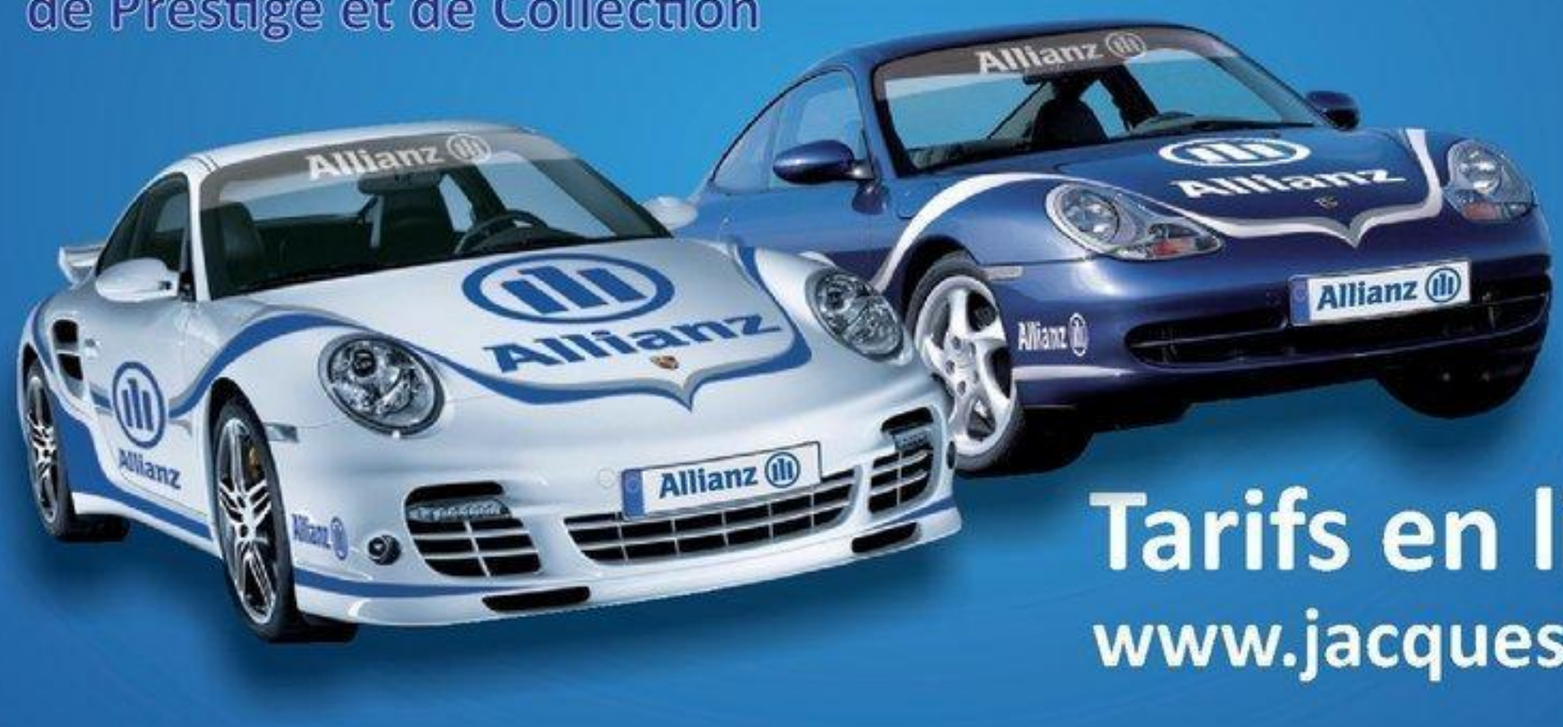
614 avenue de la Plaine 06250 Mougins - France
Tél. : 04 93 756 794 / Fax : 04 93 756 231
contact@mougins-autosport.com

facebook MAS Racing Team

Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

Assureur depuis plus de 30 ans de véhicules
de Prestige et de Collection



Jean-Maurice
JACQUES

Agent Général Allianz
3, Rue des Rolliers
CS 90032
30820 Caveirac
Orias : 07021827

Tél 04 66 27 95 27
Fax 04 66 27 95 20
Mail: jacqujm@allianz.fr

Tarifs en ligne sur le site
www.jacques-assurances.com

* Assistance VIP avec rapatriement vers un garage spécialisé sans limitation de kilométrage
* Formules illimitées ou au forfait kilométrique
* Gestion personnalisée des sinistres avec suivi à partir de votre mobile

Allianz



www.porsche.fr ou Porsche Contact **0 800 400 911** Service & appel gratuits

Chacun sa Porsche, chacun sa carte.

Nouvelle Carte Porsche Service.

Propriétaire d'un modèle Porsche, cette carte* vous permet de rejoindre la communauté de passionnés et vous fera bénéficier de nombreux avantages, de services et d'invitations forcément exclusives.

Afin de pouvoir en bénéficier, contactez votre Centre (Service) Porsche ou rendez-vous sur www.porsche.fr/carteporscheservice

PORSCHE

* Carte Porsche Service Bienvenue offerte à tous les propriétaires d'un modèle Porsche. Voir conditions dans les Centres (Service) Porsche participants.