



FLAT6

Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

PORSCHE D'OCCASION

NOUVELLE FORMULE

SE MÉFIER DES BONNES AFFAIRES?



718

S vs GTS



2 lettres qui font toute la différence

VOYAGE



L'ILLE ET VILAINE EN 996 TARGA

FUTUR



MISSIONE CROSS TURISMO

RENCONTRE



TROIS AMIS TROIS 964 RS

FRANCE: 6,90 € - BELGIQUE: 7,60 € - LUX: 8 € - ITA: 8,50 € - PORT: 8,10 € - ANDORRE: 7,20 € - CAD: 12,99 \$ - CH: 12,40 \$ - DOM: 8,10 € - TOM: 11,00 \$ - JPN: 160,00 ¥ - LIBAN: 160,00 LBP - MAROC: 71 MAD

M 01983 - 326 - F - 6,90 € - RD





**Notre gamme de sportives,
symbole de nos victoires en compétition,
vous attend dans nos showrooms.**

Venez vivre de nouvelles sensations !

Centre Porsche Lorient

ZI de Kerpont – Rue A.Lavoisier
56 600 Lanester
Tél. : 02 97 81 19 20
www.centreporsche.fr/lorient

Centre Porsche Brest

ZAC de Ty Ar Menez – Rue A.Colas
29 470 Plougastel-Daoulas
Tél. : 02 98 45 43 06
www.centreporsche.fr/brest

© Pierre Philippe.



PORSCHE



Sommaire

P5 ÉDITO

P6 ACTUS

P14 LA PORSCHE DU MOIS
991 GT2 RS Pack Weissach
Jaune Racing P3

P16 LE BILLET DU VIEUX PORSCHISTE

P86 LA CHRONIQUE DE
ROMAIN DUMAS

P90 COURRIER DES LECTEURS

P124 PORSCHE CLUBS

P128 LA COTE DE FLAT 6

P132 PETITES ANNONCES

P174 CLUBS INDÉPENDANTS

P176 ANCIENS NUMÉROS

P178 150 NUMÉROS PLUS TÔT



P70

ESSAIS

P18 NOUVEAUTÉ
Mission e Cross Turismo

P42 COMPARATIF
718 : S vs GTS :
2 lettres qui font toute la différence

P54 GUIDE D'ACHAT
997 Carrera S phase 2



P54

MAGAZINE

P24 SALON
Salon de Genève : au pays des rêves...

P44 ENQUÊTE
Porsche d'occasion : faut-il se méfier
des bonnes affaires ?

P70 CARNET DE VOYAGE
L'Île-et-Vilaine en 996 Targa

P82 ENQUÊTE
Taxes.... et des taxes

P88 LE PRO DU MOIS
AR Sport : quinze années à bâtir une
réputation de sérieux

CLASSIC

P96 ACTUS

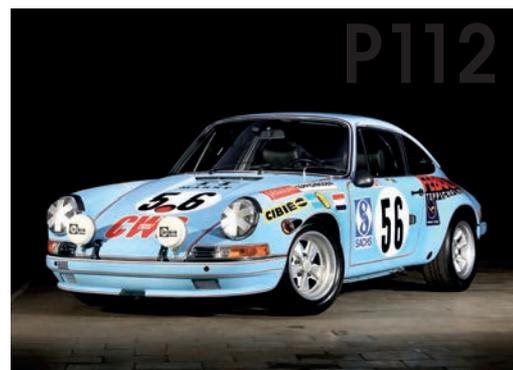
P98 LA CHRONIQUE
DE JÜRGEN BARTH
Quelques frayeurs !

P100 LE COUP DE CŒUR
DE GRÉGORY
C'est quoi un Porschiste heureux ?
Portrait : Paul Deville

P106 Insolite
Trois amis, trois 964 RS

P112 ESSAI
911 2.5 ST : perle rare (suite)

P120 EN DIRECT DES USA
Exposition au musée Petersen :
effet Porsche



P112



ECONOMISEZ 300€ SUR VOTRE PROCHAIN TRACKDAY !



Instruktoren-Börse

schnelle schwaben

Du 1^{er} Mars au 30 Avril 2018, choisissez la technologie KW Clubsport et recevez un bon d'achat de 300€ pour votre prochain trackday.

Détails et liste de nos revendeurs sur www.rcsport-alcar.fr



kw@rcsport-alcar.fr - 09.74.71.85.40

RÉDACTION / ADMINISTRATION

Tél. : 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

Conception graphique

Nathalie Jacquemin

Responsable Digital

Stéphane Van Gelder

svangelder@flat6editions.fr

Petites Annonces / Abonnements

Anciens numéros / Fabrication

Flat 6 éditions - Garopôle

Place de la gare - 80100 Abbeville

Tél. : 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, Grégory Galiffi

Correspondants étrangers

Stéphane Szantai (USA), Ian Kuah (D)

**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 Tél. : 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](https://www.facebook.com/flat6magazine)

Twitter : [@flat6magazine](https://twitter.com/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



Avec le sourire

Il y a, d'un côté, ce qu'on voudrait nous faire croire : la passion des voitures, c'est fini ! Et de l'autre, la réalité des faits : la passion des voitures qui transparaît partout où nous nous déplaçons, dans les salons, dans nos essais, dans nos balades... Un dernier exemple concret en atteste : nous vous proposons dans ce numéro un comparatif entre le 718 Boxster S et le GTS. Sur la Côte d'Opale, nous avons choisi de nous arrêter pour faire toute une série de photos sur la digue de Wimereux. Certes, c'était le matin, il n'y avait pas grand monde, surtout un jour de semaine hors vacances. Mais il y avait quand même des promeneurs, qui auraient pu vertement nous faire comprendre que là où nous étions, l'espace était réservé aux piétons et aux enfants. Au lieu de cela, les $\frac{3}{4}$ des gens qui sont passés se sont arrêtés, nous ont posé des questions, ont fait des photos et ont, globalement, manifesté leur enthousiasme face à ces deux petites merveilles. Pas une seule réaction négative, au pire de l'indifférence. Il est vrai que les ch'tis ont une excellente réputation de gentillesse, mais en partant dans cette voie, on pourrait, à juste titre, me taxer de subjectivité...

D'autant qu'il ne faut pas non plus tout voir en rose : un ami habitant les Pyrénées me racontait l'autre jour qu'il s'offre régulièrement des balades dans les cols avec une de ces Porsche qui produit une vraie musique, et qu'il ne se privait pas de prendre du plaisir tant que les routes étaient désertes,

ralentissant fortement dans tous les villages. Pourtant, me dit-il, dans ces villages, il a croisé à plusieurs reprises, le même jour, des regards hostiles de la part de randonneurs. Rien n'est ni tout blanc, ni tout noir, mais franchement, au long des milliers de kilomètres que nous parcourons en Porsche, nous ne récoltons, dans leur grande majorité, que des réactions positives.

Ensuite, bien sûr, c'est à nous de faire en sorte de particulièrement bien nous faire voir. Personnellement, quand je roule en Porsche, je me mets en mode "suramabilité". Je sais, ce mot n'existe pas dans le dictionnaire, mais il résume bien ma pensée. Je laisse passer les piétons avec encore plus de spontanéité que d'habitude, et avec le sourire. Je respecte le code de la route à la lettre (sauf certaines de ces absurdes limitations de vitesse qu'on nous impose bêtement), je mets mon clignotant dans les rond-points, quand je les quitte vers la droite, et quand j'en fais le tour par la gauche (ce qu'on doit d'ailleurs faire en toutes circonstances, quelle que soit la voiture), enfin bref, j'essaie non seulement d'être irréprochable, mais en plus de tout faire "avec le sourire". Il en va de notre réputation de porschiste, et de notre avenir. C'est aussi une belle manière de faire un pied de nez à ces autophobes, très minoritaires, mais qui se donnent l'impression d'avoir les clés du pouvoir...

Marc Joly

LES GRANDES DATES À VENIR

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

14 ET 15 AVRIL

Corsica Porsche, à Bastia
www.corse-porscheclub.fr

PARTENARIAT **FLAT6**
Magazine

21 ET 22 AVRIL

Porsche Francorchamps days
www.porscheclubfrancorchamps.be

PARTENARIAT **FLAT6**
Magazine

28 ET 29 AVRIL

Porsche Spring meeting au Castellet

www.porscheclub.fr

PARTENARIAT **FLAT6**
Magazine

1ER MAI

Dinslaken (Allemagne)
Porsche freunde

www.porsche Freunde-1.mai.de

10 AU 13 MAI

356 meeting international
en Grande Bretagne
porscheclubgb.com

25 AU 27 MAI

Porsche Casting à Deauville
www.normandie-porscheclub.fr

PARTENARIAT **FLAT6**
Magazine

26 AU 27 MAI

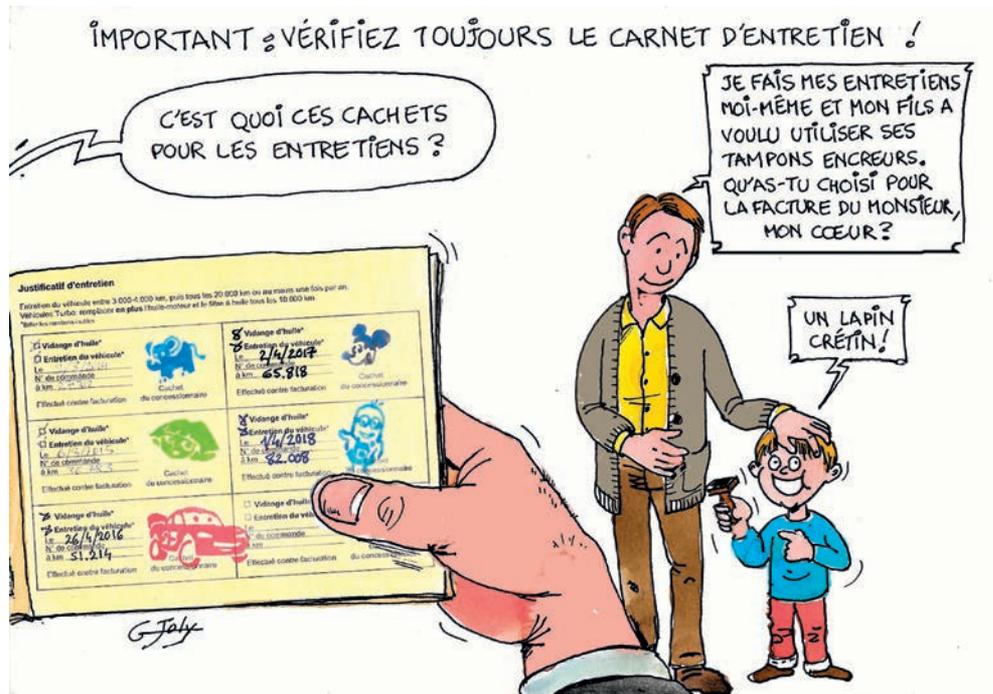
Savoie Classic car
Club des Savoie

www.savoie-porscheclub.fr

PARTENARIAT **FLAT6**
Magazine

Reliures Flat6Magazine

La bonne nouvelle du jour (on sait que vous étiez nombreux à les attendre) : les reliures Flat6Magazine sont à nouveau disponibles ! Détails, tarifs et modalités de commande ici : www.flat6mag.com

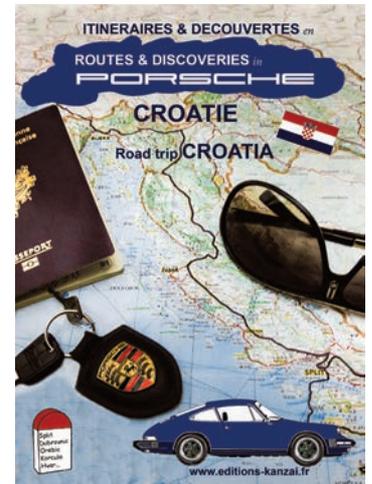


5^{ème} livre «Itinéraires & Découvertes»

Patrick et Béatrice Tomasi poursuivent leur série de voyages, retranscrits fidèlement dans des livres, avec tous les itinéraires décrits en photo. Pour leur 5^{ème} opus, ils se sont cette fois consacrés à la Croatie, à 750 km de nos frontières.

Une fois l'Italie traversée, voici la Croatie, pays bordé d'une longue côte merveilleuse, tournée vers le soleil couchant et constellée de 1185 îles et îlots. Un parcours de 1200 km de routes, aux panoramas éblouissants ! Ce « road trip » s'est déroulé en une dizaine de jours au volant d'une Porsche 911 de plus de 30 ans et qui a fièrement sillonné les nombreuses routes de la côte Dalmate pour rejoindre les plus belles îles, de ferry en ferry... Dépaysement et plaisir de conduite assuré sur cette nouvelle destination ensoleillée !!

«Road-trip en Croatie» 168 pages, plus de 300 photos couleur pour compléter la collection : «Itinéraires & Découverte en Porsche». Disponible en français ou anglais sur www.editions-kanzai.fr



Porsche AG prolonge le contrat d'Albrecht Reimold

Le Conseil de surveillance de Porsche AG a pris la décision de prolonger de cinq ans le mandat d'Albrecht Reimold (56 ans) en tant que membre du Directoire pour la Production et la Logistique. Depuis que Reimold est devenu membre du comité de direction, Porsche a introduit les nouvelles générations de Panamera et Cayenne sur le marché ainsi que divers dérivés de 911 et 718.



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**

The screenshot shows the ROSE PASSION website interface. At the top, there is a navigation bar with the logo and links for 'Recherche par mot-clé', 'Saisie par référence', 'Choix du véhicule', 'Mon compte', and 'Mon panier'. Below this, a banner reads 'Toutes les pièces pour tous les véhicules !' followed by a list of vehicle models. The main content area features a grid of product images, including a car's front end, a headlight, and a dashboard. Below the images is a 'SÉLECTIONNER VOTRE VÉHICULE' section with a row of car models: 993, 993 Turbo, 996, 996 GT3, and 996 Turbo. A search filter section includes dropdown menus for 'Année', 'Modèle', 'Carrosserie', and 'Boîte', along with a 'Valider' button. At the bottom, there is a 'Nos GARANTIES' section and a '48h' badge.

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



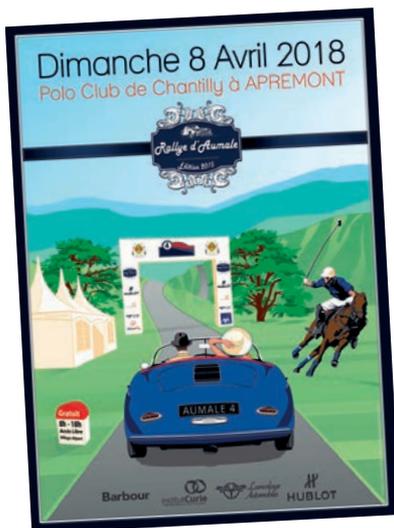
Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930 - Mail contact@rosepassion.fr
ROSE PASSION - BP 70095 - 54803 JARNY CEDEX



4ème édition du Rallye d'Aumale à Chantilly

L'Automobile Club d'Aumale organise, pour la quatrième année consécutive, le Rallye d'Aumale : un rallye solidaire qui réunit 200 équipages d'automobiles de collection et de sportives modernes qui roulent pour une passion commune, au profit de l'Institut Curie et de l'association Amours d'Enfants. Rendez-vous sur les pelouses du Polo Club du Domaine de Chantilly, les 7 et 8 avril 2018.

www.rallyedaumale.fr



Erratum

Dans notre dossier sur les 991 paru le mois dernier, une petite erreur est apparue à propos des versions Carrera. Nous y faisons allusion aux anciennes 997, en disant qu'elles sortaient 325 ch, alors qu'elles en avaient bien sûr 345 en phase 2. Mille excuses! Il va falloir ressortir le goudron et les plumes!



Casting 2018, « du Rêve à la Réalité »

Du 25 au 27 mai, la 4ème édition du Porsche Casting à Deauville vous ouvrira ses portes. Nouvelle édition... avec des nouveautés : Le vendredi soir décollage par la soirée d'ouverture, soirée Folie Douce, la Normandie comme vous ne l'aviez jamais imaginée. Puis le samedi matin : première balade avec halte 'Calvados Experience' et une autre balade, kaléidoscope de paysages maritimes, de colombages, de fruitiers en fleurs, avec dégustation en conclusion. Le dimanche matin, promenade par les routes, sinueuses à souhait, du Rallye de la côte fleurie puis une étape version sports mécaniques sur le circuit automobile de l'EIA : réalité du circuit en toute sécurité avec coaching assuré, réalité d'un challenge Kart pour



que le meilleur gagne. Le dimanche soir, parade dans Deauville. 2 jours d'animations avec tous les partenaires, concours d'état, tombola, très belles vitrines, partage de la passion dans une ambiance que vous connaissez et appréciez. Et une exposition de Porsche d'exception dans le village avec une place d'honneur pour celles qui ont marqué les 70 dernières années. Une occasion d'admirer les plus beaux modèles Classic.Normandie gourmande, Normandie accueillante, restauration et hébergement, il reste quelques places. Rendez-vous fin mai. Tous les détails et inscriptions sur le site du Porsche Club Normandie : www.normandie-porscheclub.fr



Porsche Juniors

Les deux pilotes Porsche juniors, Thomas Preining (Autriche) et Julien Andlauer (France), ont sélectionné leurs équipes pour la prochaine saison de la Porsche Mobil 1 Supercup. Julien Andlauer disputera la Porsche Supercup, ainsi que plusieurs manches de la Carrera Cup France, en évoluant au sein du Team Martinet by Alméras. Thomas Preining sera quant à lui intégré au Lechner Racing en évoluant à la fois en Porsche Supercup et en Carrera Cup Allemagne.

Filtres BMC pour Panamera

Sachant que BMC couvre déjà l'intégralité de la gamme Porsche avec son offre de filtres à air coton nettoyables, la sortie du filtre 986/20 pour les toutes dernières Panamera 2,9 (4S incluse) et 4,0 Turbo n'est pas vraiment une surprise. La conception basée sur des gazes de coton multi couches imbibées d'huile garantie une excellente filtration des particules, un rende-

ment constant et un niveau de performances optimum. Que vous soyez revendeur ou particulier, ce filtre est déjà disponible sur www.filtreautobmc.fr



SELECTION

LE SPECIALISTE PORSCHE



MINIATURES
VETEMENTS
ACCESSOIRES



LIVRAISON GRATUITE
dès 150 € d'achat*

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



NOUVELLES MINIATURES

1 : 43



Duo 911 R - 1967 & 2016

149.95

1 : 18



991 Turbo S 2016

129.95

99.95

1 : 18



Boxster Spyder 981

149.85

1 : 18



991 Carrera GT

299.95

199.95

1 : 43



991 GT3 Cup 2015

59.95

29.95

1 : 43



Mission E Cross Turismo

59.95

1 : 43



991 GT3 RS 2018

69.95

FAUTEUILS 24H LE MANS

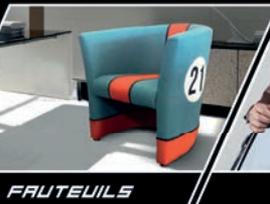


24h
LE MANS



279.90
L'unité

DES MILLIERS DE PRODUITS PORSCHE



FAUTEUILS



VETEMENTS



MONTRES



HOUSSES



BAGAGES



ACCESSOIRES

LE PLUS GRAND SHOWROOM D'EUROPE



ADRESSE

19 rue du Petit Montmain
70000 Vesoul - France



HORAIRES

Lundi au vendredi : 10h - 18h
Samedi : Sur demande



CONTACT

Tél. : +33 (0)384 781 859
Email : contact@selectionrs.fr

WWW.SELECTIONRS.COM

Un Pas pour Mathieu et une Porsche à gagner !

Une tombola est organisée, où la totalité des bénéfices sera reversée à "Un Pas pour Mathieu et les Autres", association qui s'occupe d'enfants handicapés moteur. Il y a 500 tickets disponibles à 100€ l'unité. Le tirage au



sort aura lieu le 2 juin 2018, vers 17h, Salle de la Scierie à Ambert (63600). Avec une Porsche à gagner, d'une valeur de 37 000€ ! Un week-end détente avec balade sur route, restaurant de spécialités auvergnates et hôtel, sera organisé autour de cet événement.

Tirage en présence d'un huissier de justice.

Plus d'infos sur le site : unpaspourmathieu.org

Les Amis de Françoise

Dimanche 22 avril 2018, les Amis de Françoise organisent la troisième édition "Évasion de folie sur 4 roues", pour et avec les enfants malades. De 9h à 17h, emmenez à bord de vos voitures anciennes, de sport et de prestige des enfants malades sur les pistes Michelin de Ladoux : la piste sèche (n°3) et la piste mouillée (le canard). Une belle journée de partage.

Informations :

amisfr@orange.fr

Page Facebook :

Amis de Françoise

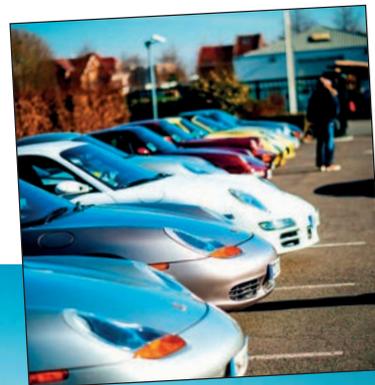


"Train vert" pour Porsche

Depuis le début de l'année, Porsche utilise des trains neutres en carbone pour transporter les véhicules, au départ des gares de chargement de Kornwestheim et Leipzig. Grâce à ce changement, Porsche réduira les émissions annuelles de CO2, de ses opérations logistiques, de 3 %, évitant ainsi la production de plus de 6000 tonnes de dioxyde de carbone nocif pour le climat.

Visite chez Mecatechnic

Dans le cadre des «bonnes adresses d'Yvon», 65 équipages du Porsche Club Tourcoing ont rendu visite au spécialiste nordique Mecatechnic, le 24 février dernier. Ils ont ainsi pu visiter le nouvel entrepôt de 7000m2 de Wambrechies et ainsi mieux appréhender le travail de la vente à distance dans le milieu de la pièce détachée. Visite du show-room, pot et discours d'accueil étaient au rendez-vous de cette fin de matinée ensoleillée mais froide. Chaque auto a pu repartir avec un sac de petits cadeaux offerts par Mecatechnic et ses partenaires, Motul et Meguiars.



Finition polie et noire



Finition noire



DISTRIBUTEUR
POUR LA FRANCE



17,18 et 19"

Jantes Fuchs

CREATION WEINBERG

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







ROSEPASSION.com

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

Nouvelle création Skyzo

Ce nouveau modèle, baptisé «Vintage» par Skyzo, avec un look néo-rétro, évoque la sortie de grange ! Vieilli et/ou rouillé, vernis en mat pour la première fois il s'adaptait parfaitement à une déco loft ou garage. Accompagné comme d'habitude de sa petite bombe de déco, à vous de jouer pour l'acquérir et l'accrocher où vous le souhaitez ! Page Facebook : SKYZO CIA SKISO
Téléphone : 06 52 21 48 20



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 TOUTS 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

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

Mecatechnic recrute

Dans le cadre de son expansion, le spécialiste nordiste Mecatechnic, recherche une personne pour développer et animer sa gamme de pièces et accessoires pour les Porsche. Vous connaissez les Porsche, vous maîtrisez autant la langue de Shakespeare que celle de Molière, vous êtes organisé, empathique, curieux et dynamique: envoyez votre CV et votre lettre de motivation sans tarder à : recrutement@mecatechnic.com !

MECATECHNIC.com
PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR VOTRE PORSCHE



Porsche introduit la blockchain

Porsche est le tout premier constructeur automobile au monde à introduire la technologie de la blockchain dans ses véhicules, en partenariat avec la société XAIN. L'objectif est de sécuriser au maximum les données échangées. Pour le moment, Porsche n'a testé que plusieurs fonctionnalités, comme la possibilité d'ouvrir ou fermer son véhicule avec une application. Cela permettra d'anticiper les éventuels problèmes de sécurité sur les futures voitures autonomes.



L'affiche du 25^{ème} Paradis Porsche de Saint-Tropez se dévoile...

Pour réaliser l'affiche de cette Édition Anniversaire du Paradis Porsche, le Président du Porsche Club Méditerranée, Jean-Paul Viala et l'équipe d'organisation, ont renouvelé leur confiance au célèbre illustrateur Variois Monsieur Z. Un artiste au style unique qui rencontre un succès croissant, tant dans la publicité, qu'auprès des communes du littoral varois, où ses affiches deviennent « Collectors ».

Pour raconter l'histoire de cette 25^{ème} Édition « Rouge Passion », Monsieur Z a planté le décor sur le port, devant la terrasse d'un célèbre bar Tropézien, Rouge évidemment !

Sur fond de ciel bleu, une 964 Cabriolet Turbo Look, Rouge Indien, millésime 1993

et sa propriétaire, prennent la pose.

Un clin d'œil à l'édition 2017, qui vit les femmes prendre le volant lors de la Parade du Paradis Porsche, mais aussi l'évocation des 25 ans de passion entre une ville, Saint-Tropez, et la marque Porsche (1993 - 2018).

Toute la magie du Paradis Porsche est réunie dans cette réalisation de Monsieur Z qui rejoindra sur les murs de nombreux Porschistes, à n'en pas douter, la précédente affiche « Porsche Paradise in Blue »... afin que l'esprit du PARADIS se prolonge au delà d'un week-end à Saint-Tropez !

DM pour l'équipe d'organisation.



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

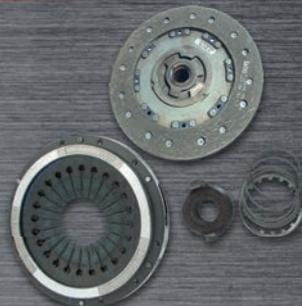


Un stock important pour vous satisfaire au plus vite !

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 vitesses
- Pièces Boîte vitesses

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

02 47 747 911

Paiement possible par carte, chèque, virement, Paypal®



WWW.PASSIONAUTO.COM

FREINAGE - SUSPENSION - MOTEUR - ECHAPPEMENT -

ÉCLAIRAGE - INTÉRIEUR - CARROSSERIE - JANTES

HISTOIRE DE COULEURS

LA PORSCHE DU MOIS

Par Dominique Maroni

991 GT2 RS Pack Weissach Jaune Racing P3

« J'achète une Porsche pour me faire plaisir à son volant. » Ce sont les premières paroles échangées avec Pierre lors de notre rendez vous téléphonique. Vous avez sous les yeux une GT2 RS qui va rouler, sur route et sur piste... dès le Spring Meeting 2018. Tant mieux et merci pour les passionnés, car les

exemplaires de GT2 RS en circulation seront rares.

L'histoire qui lie Pierre à la marque Porsche débute en 2009, avec l'achat d'une 997 Carrera 4S Cabriolet Noir Basalte.

« Un très bon choix pour débiter, mais rouler sur circuit me démangeait. J'ai «échangé» ma 4S contre une 997 GT3 Phase 1 Rouge Indien en vente au Centre Porsche Annecy. Un super souvenir ! » Puis, Pierre saute deux cases... « J'ai flashé sur une 997 GT3 RS phase 2 Blanc Carrara/ stripping Or. » Très jolie configuration pour une Porsche bien sous tous rapports qui va connaître les joies des sorties du Porsche Club Motorsport. « Auxquelles je me rends par la route, et parfois pas la plus directe, j'ai un faible pour les montées de cols ! » Plaisir, plaisir...

« En 2015, j'ai pu enfin configurer « ma » Porsche, une 991 GT3 RS Argent GT. Le choix de couleurs était limité (4), et l'Orange ne me plaisait pas. » N'oubliez pas que le Haut Savoyard ait reculé devant le choix d'une couleur vive ! « Depuis quelques temps, j'avais envie d'une voiture qui « pète » !

« «DEPUIS QUELQUES TEMPS,
J'AVAIS ENVIE D'UNE VOITURE
QUI "PÈTE "»



Une sportive de préférence, la nouvelle GT2 RS m'en donna l'opportunité. Le choix du Jaune Racing fut rapide et évident. J'aurais aimé une couleur personnalisée, mais je n'ai pas eu la patience d'attendre 6 mois de plus. Je reste cependant adepte du Gris Vulcano pour ma Panamera Sport Turismo... de fonction.»

Pré-commandée dès l'apparition des premiers prototypes, il y a plus d'un an, Pierre a reçu sa GT2 RS le 13 janvier. Le jour même, il « embarquait » Jérôme Bonifacio, son commercial Porsche Annecy, dans les lacets du col du Semnoz pour une séance de déverminage... qui se termina sur la neige de la station de ski (face au Mont Blanc) !

Pierre est un homme pressé, mais il peut s'appuyer sur un très bon coup de volant qu'il développe dans le cadre de rallyes historiques... sur Porsche 911. « Cette voiture est impressionnante à l'œil. Le mix Jaune Racing / carbone attire le regard des passants. Le son de l'échappement est très sympa. Vivement le Spring Meeting ! »

Configuration

Cette GT2 RS possède le Pack Weissach P 70 (bandeau décoratif central peint couleur carrosserie sur le capot et le toit) et le Pack intérieur Clubsport 003, chaud devant ! Deux options pratiques : Système de levage de l'essieu avant 474 et caméra de recul 7X9. Intérieur tout cuir Noir, avec les harnais rouges. « J'ai demandé les harnais Jaunes assortis... pas possible, bien dommage ! »

Originalité : Les jantes en magnésium 452 peintes en Noir (satiné) XDK en lieu d'Or Blanc métallisé.

Une dernière option reste à cocher à ce jour. La montre Porsche Design 911 GT2 RS réservée aux possesseurs de GT2 RS... d'une valeur de 9450 euros. « J'imaginai qu'on me l'offrirait... » A suivre...





MECATECHNIC.COM

PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR VOTRE PORSCHE



ÉCLAIRAGE

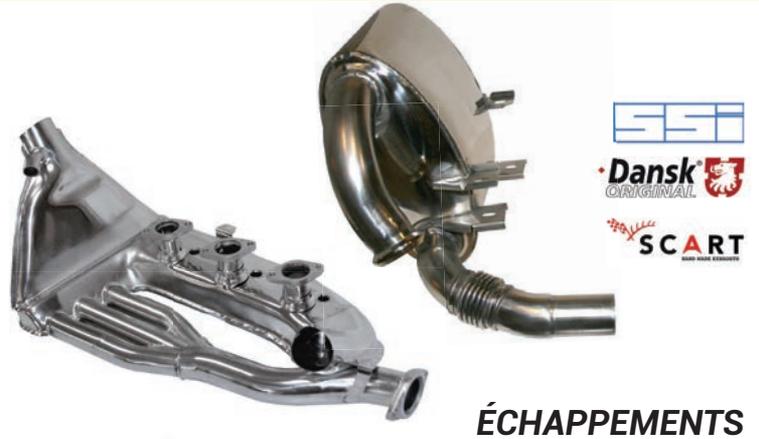


Dansk BODY PARTS

CARROSSERIE / HABITACLE



JANTES



ESB Dansk ORIGINAL SCART

ÉCHAPPEMENTS



FREINAGE

Ate FERODO RACING EBC BRAKES PAGIDRS



MOTEUR / EMBRAYAGE



ENTRETIEN



POWERFLEX SuperPro KONI Bilstein

CHÂSSIS



Le billet du vieux porschiste

PAR LE DR. MICHEL THIRIARI

LA JOLIE BERTA BENZ ET LA GROSSE BERTHA DES PARISIENS

Je reviens en 1886 au tricycle Benz. En deux ans, il a subi quelques ajustements qui l'ont rendu assez fiable et il roule bien dans la cour de l'usine de Mannheim. Ce qui pose problème, c'est Benz qui est pour le moins inexpérimenté. Lors d'un de ses premiers essais, ce grand inventeur invente le sinistre automobile en percutant le mur d'enceinte de sa propre usine. Cent ans plus tard, quelques Français mettront en doute l'antériorité de Benz dans l'invention de l'automobile en évoquant une très douteuse Delamare-Deboutteville. Ils auraient été mieux inspirés en citant Nicolas Cugnot qui avec son Fardier (aussi la première traction avant) fut l'indiscutable auteur du premier accident (il avait éventré un mur en 1769). Après son accident, Benz invente immédiatement l'auto-école et prend des leçons de conduite automobile en se faisant pousser par sa femme et ses enfants.

LA GROSSE BERTHA

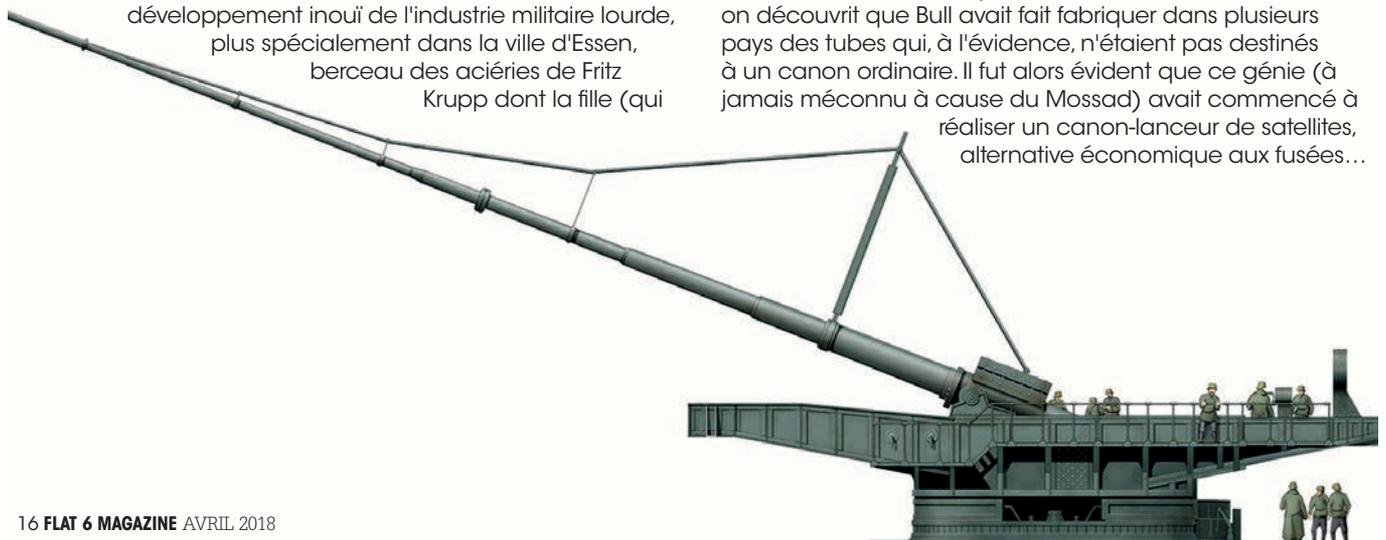
Pour les vieux Parisiens, le prénom de Berta évoque la "Grosse Bertha", un monstrueux canon qui bombardait Paris en 1918. Cette histoire mérite une digression d'autant plus qu'à son origine nous retrouvons l'immense génie que fut le Professeur Porsche à qui, dans les années qui ont précédé la Grande Guerre, on demanda de motoriser une arme secrète : un mortier révolutionnaire par sa taille, dont l'armée impériale attendait (et obtint) des miracles, si on peut dire... Ferdinand y vit une application parfaite pour "sa" motorisation hybride où un "tracteur" portant une dynamo "tire" une pièce d'artillerie dont chaque roue est rendue motrice grâce à un moteur électrique activé par ce générateur. Cette invention permet de mobiliser des véhicules énormes avec une maniabilité exceptionnelle car il n'y a aucune transmission mécanique (pas de cardans). Ceci va donner à l'Allemagne une avance considérable dans le domaine de l'artillerie terrestre qu'elle sera longtemps la seule à pouvoir transporter sans avoir recours au rail, très vulnérable aux attaques de l'aviation. D'où, un développement inouï de l'industrie militaire lourde, plus spécialement dans la ville d'Essen, berceau des aciéries de Fritz Krupp dont la fille (qui

n'était pas grosse mais mince et gracieuse) se prénommait Berta comme la femme de Benz.



L'engouement des Allemands pour les canons géants allait persister jusqu'à la Grande Guerre avec les obusiers baptisés "Gross Berta" par les artilleurs, descendants directs de ceux que Porsche avait motorisés. En 1918, la guerre de position s'éternisant, Guillaume II eut l'idée de bombarder Paris. Il fallut inventer des canons révolutionnaires de très longue portée, 120 km et plus. A une telle distance, les tirs ne pouvaient être qu'imprécis, ce qui était sans importance avec une cible si étendue. Paris "reçut" 320 obus : à certains moments, ils tombaient toutes les dix minutes puis plus rien pendant quelques jours. Guillaume II comptait ainsi démoraliser les Parisiens qui le furent finalement assez peu malgré la mort de 256 personnes et 625 blessés (de mars à août 1918). Ils appelèrent ce canon "Grosse Bertha" alors que pour les "boches" c'étaient des "Paris Kanone".

Après l'Armistice, les Allemands détruisirent tous les plans de ces canons, dont on ne dispose même pas aujourd'hui d'une bonne photo. Ils étaient tellement en avance sur leur temps que, dans les années soixante, un inventeur d'origine canadienne, Gerald Bull, entreprit des recherches les concernant. Il découvrit que ces canons, longs de 36 mètres (ils devaient être haubanés) tiraient à 55° et que leurs obus atteignaient des altitudes extrêmes, de l'ordre de 40 km, bref la stratosphère. Ceci l'incita à imaginer un canon destiné à lancer des satellites (comme dans le livre de Jules Verne "De la Terre à la Lune"). N'ayant pas trouvé de financement aux USA (où alors seules les fusées étaient à la mode), il prit le risque de s'adresser à Saddam Hussein qui accepta de le sponsoriser. Il lui avait sans doute affirmé qu'il pourrait ultérieurement utiliser la technologie du canon spatial dans sa guerre contre l'Iran... et peut-être contre Israël. Ce qui explique pourquoi en 1990 Gerald Bull fut assassiné (en Belgique, à quelques centaines de mètres de la maison des parents de Chantal). Lors de l'enquête qui s'ensuivit, on découvrit que Bull avait fait fabriquer dans plusieurs pays des tubes qui, à l'évidence, n'étaient pas destinés à un canon ordinaire. Il fut alors évident que ce génie (à jamais méconnu à cause du Mossad) avait commencé à réaliser un canon-lanceur de satellites, alternative économique aux fusées...



3^e ÉDITION

TROPHÉE DES ALPES

DU 9 AU 13 SEPTEMBRE 2018
La course aux sommets

4 étapes:

Cavalaire - Briançon -
Megève - Gap - Cavalaire

- 60 cols sur 4 jours
- 100 arrivées de ZR journalières
- 1600 km de parcours total
- Suivi sportif par Tripy
- Rallye de Régularité inscrit à la FFSA

www.zaniroli.com

Conception printvallée

Nouveauté



MISSION E CROSS TURISMO

Avec ce concept, non seulement Porsche précise ses capacités technologiques en matière d'électrique, mais également ses ambitions : la suprématie d'un segment devenu clef pour l'industrie automobile.

TEXTE : STÉPHANE VAN GELDER - PHOTOS : PORSCHE AG



Nouveauté

Par définition, un concept est une surprise. Pas besoin de faire tourner des mulets de développement pendant des mois pour chasser la moindre imperfection. Inutile de les insérer dans le plan commercial du constructeur. Aucune des contraintes de la production en série ne s'impose à eux. Du coup, même à l'ère d'Internet et de ses fuites constantes, un concept comme le Cross Turismo tombe de manière aussi inattendue qu'une belle journée ensoleillée en Angleterre. Celui-ci, comme la plupart des concepts, fait pourtant bien partie d'un plan très structuré. Même s'il y ressemble, le Cross Turismo ne doit absolument pas se résumer à un croisement entre la Mission E et une Panamera Sport Turismo. L'importance du Cross Turismo se cache sous ses galbes qui (de l'humble avis de votre serviteur) modernisent les traits de la berline Mission E. Ici, c'est la technologie qui compte. Car il ne faut pas oublier qu'avec la Mission E et son dérivé, nous sommes dans une dynamique rarement observée chez Porsche. Il s'agit en effet de réussir à concevoir, puis à mettre en production, une technologie qui a encore tout à prouver. Surtout pour un constructeur comme Porsche, dont le niveau d'exigence auto-imposé est aussi élevé que celui de la clientèle. Une Porsche ne peut pas fonctionner parfois à plein régime et parfois de manière altérée. Une Porsche ne peut pas sortir des chaînes de production en ayant besoin d'une foultitude de petits ajustements pour être commercialisable. Une Porsche ne peut pas revendiquer des accélérations ou des vitesses de pointe qu'elle ne peut que rarement atteindre avant de drainer ses ressources énergétiques. Une Porsche ne peut imposer des contraintes d'utilisation à son propriétaire. Une Porsche se doit d'être avant tout une Porsche, c'est-à-dire une voiture dont l'enveloppe de performances dépasse celle de la concurrence.

CHALLENGE RELEVÉ

Derrière l'anaphore susmentionnée se cache bien entendu l'ombre de Tesla. Soucis de fabrication, casse-têtes de production, performances certes impressionnantes mais qui drainent les batteries au point de devoir réduire la puissance pour les sauvegarder... on a entendu tout et son contraire au sujet du David d'Elon Musk. Tesla terrasse pourtant les constructeurs automobiles historiques sur le plan de l'image et de l'innovation, et celui du politiquement correct. Mais derrière les beaux discours et les effets d'annonce d'un patron charismatique, souvent considéré comme le Steve Jobs de l'automobile, une réalité plus compliquée commence à émerger. Construire des voitures, ce n'est pas simple ! Or ceux qui le font depuis longtemps, savent aujourd'hui très bien le faire. Porsche a visiblement décidé qu'il était



1. Ne l'appellez déjà plus Porsche Advanced Cockpit. Il s'agit maintenant de la Smart Cabin, avec son système d'oculométrie.

2. Grâce à un toit panoramique allant du pare-brise au hayon, l'habitacle est très lumineux.

temps de le faire savoir. Du coup, on sent depuis quelques semaines, une inflexion dans la communication émanant de Stuttgart. En interview comme lors de petites phrases, en apparence anodines, mais qui n'ont rien d'accidentel, les échelons supérieurs mettent l'accent sur les capacités de la Mission E. A Genève, lors de la présentation du Cross Turismo, le PDG Oliver Blume a ainsi été sans équivoque : *"La Mission E Cross Turismo illustre notre vision du futur tout-électrique. Notre véhicule aura des performances typiquement Porsche, sera rapide à recharger et pourra enchaîner plusieurs accélérations sans perte de puissance."*

Et le Cross Turismo de se poser, en quelque

« Il s'agit en effet de réussir à concevoir, puis à mettre en production, une technologie qui a encore tout à prouver. »





1

sorte, comme un état des lieux des travaux sur la Mission E, dont la version de série doit être présentée, rappelons-le, dans seulement un an. Clairement, les technologistes de Stuttgart ont bien travaillé. Les deux moteurs synchrones du Cross Turismo sont à aimant permanent. Dans le jargon de l'industrie, on appelle cela des PSM. Rien à voir avec le système d'anti-patinage Porsche, PSM veut ici dire "permanent magnet synchronous". Ces moteurs donnent plus de 600 ch de puissance cumulée et propulsent le Cross Turismo de 0 à 100 km/h en 3,5 s et de 0 à 200 km/h en moins de 12 secondes. Ils revendiquent par ailleurs un régime permanent d'un niveau inédit pour un modèle tout-électrique. De quoi affirmer pouvoir enchaîner plusieurs accélérations sans perte de puissance. Et toc, dans ta face Tesla ! Sans surprise, des systèmes connus comme la répartition variable du couple Porsche Torque Vectoring ou la transmission intégrale sont de la partie. Les quatre roues directrices aussi, tout comme la suspension pneumatique adaptative qui permet ici d'augmenter la garde au sol de 50 mm. Le Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) apporte la stabilisation active des mouvements de roulis et une correction de l'inclinaison latérale dans les virages. Le système permet aussi de réduire les oscillations latérales sur mauvaises routes.

SMART CABIN

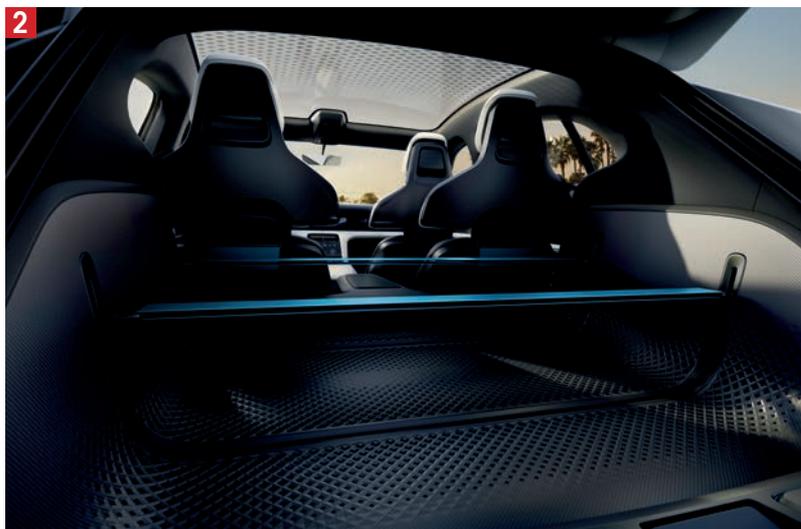
Ce Cross Utility Vehicle ou CUV (on continue de nager en plein jargon automobile) ne s'annonce donc ni lent, ni pataud. Sa taille

1. Sur le capot, les deux optiques additionnels ne sont pas du goût de tous. Leur aspect fait l'objet de nombreuses critiques sur les réseaux sociaux.

2. A l'intérieur, assez de place pour transporter des skis, des planches de surf et même un vélo... électrique bien sûr !

s'apparente à celle de la Mission E, il s'agit donc d'une auto moins imposante qu'une Panamera. Cette dernière mesure 5,05 m de long, 1,94 m de large et 1,42 m de haut. Le Cross Turismo est long de 4,95 m, large de 1,99 m et haut de 1,42 m lui aussi. Ses jantes de 20 pouces chaussées de pneus de taille 275/40 R 20 sont aussi là pour renforcer l'impact visuel du concept. Aucune mesure de poids n'a été donnée. Il faut néanmoins s'attendre à une voiture lourde, électrique oblige.

Au-delà des moteurs et des performances, le Cross Turismo se pose aussi en vitrine des accomplissements de Porsche en matière de facilité d'utilisation et de praticité. →



2

Nouveauté



L'architecture 800 volts, tellement mise en avant lors de la présentation du concept Mission E, est bien entendu utilisée ici aussi. Elle permet de revendiquer une recharge de la batterie lithium-ion en 15 minutes pour obtenir 400 km d'autonomie (l'autonomie à charge complète dépasserait les 500 km). Le Cross Turismo peut être chargé sur bornes ou à domicile. Il est compatible avec le réseau de charge ultra-rapide Ionity, un consortium monté par Porsche, Audi, BMW, Mercedes et Ford visant à déployer des bornes de charges haute puissance sur le réseau routier européen. Le Cross Turismo permet aussi le chargement par induction, ou encore par des systèmes fonctionnant à l'énergie solaire. A l'intérieur, on trouve 4 places aérées, même si concept oblige, les sièges sont des baquets peu probables sur une éventuelle version de série de ce Crossover. Surtout on voit dans cet habitacle des éléments annonciateurs de l'avenir proche en matière de technologies embarquées. Le meilleur exemple en est la planche de bord et ses affichages courant sur toute sa longueur. Celui destiné au conducteur

Lors de la recharge, le circuit électrique autour du monogramme en lettrage blanc s'anime de pulsations lumineuses.

est incliné vers ce dernier et regroupe trois écrans TFT circulaires. La planche de bord est soulignée par une console centrale montante qui participe à l'éclairage général de la cabine en apportant un éclairage indirect qui se combine à l'éclairage d'ambiance. Le conducteur bénéficie d'un affichage tête haute mais la grosse nouveauté est apportée par l'oculométrie. On explique. Le combiné d'instruments est composé de trois cadrans ronds virtuels répartis en zones : Porsche Connect, Performance, Drive, Energy et Sport Chrono. Une caméra placée dans le rétroviseur intérieur permet au système d'oculométrie de suivre l'œil du conducteur et d'identifier quel instrument il regarde. L'affichage en question est alors amené au premier plan, les autres sont réduits. La validation s'effectue par le biais de commandes "smart touch" au volant. Le suivi du regard ne concerne pas que le conducteur. L'écran d'affichage s'étend sur toute la largeur de la planche de bord, donc côté passager. Ce dernier peut interagir par oculométrie ou par commande tactile et ainsi gouverner des applications donnant accès à

plusieurs fonctions : multimédia, navigation, climatisation et contacts. Tout cela est agrémenté par la surface de commande tactile sur la console centrale proposant des menus d'informations détaillés. Et par des petits écrans tactiles placés dans les modules de commande multifonctions des vitres (pour le réglage des sièges et les fonctions de confort des sièges) ainsi qu'au niveau des sorties de ventilation, dénuées de lamelles, qui se trouvent de part et d'autre de la planche de bord. Il suffit par exemple de balayer ces écrans du doigt vers la droite ou vers la gauche pour modifier la puissance de la ventilation.

On est clairement dans l'évolution du Porsche Virtual Cockpit des nouveaux Cayenne et Panamera, pourtant si nouveau qu'on a à peine commencé à s'y habituer. Porsche appelle le nouveau système "smart cabin" (cabine intelligente) et indique que "l'approche smart cabin simplifie l'utilisation des systèmes embarqués. Les paramètres du véhicule, la température intérieure et l'éclairage d'ambiance sont tous ajustés de manière automatique en fonction des préférences des occupants et de la situation de conduite. Le conducteur a également la possibilité d'accéder à diverses informations et de régler certains paramètres alors qu'il ne se trouve pas dans le véhicule : toutes les options de personnalisation, de la climatisation à la navigation, peuvent être pré-paramétrées depuis une tablette, un smartphone ou une montre connectée." Bref, on est face à l'avenir de l'interface homme/automobile.

PAS QU'UN CONCEPT...

A l'intérieur comme à l'extérieur, le Cross Turismo semble paré pour la fabrication en série. Pas étonnant, puisqu'il semblerait que cette version puisse arriver dès 2021... Esthétiquement, on reste sur les canons habituels de la marque. Signature lumineuse



1

1. Le Cross Turismo est un crossover 4-roues motrices et 4-roues directrices équipé du PDCC et du PTV.

2. La batterie lithium-ion peut être rechargée à 80% en près de 15 minutes. Elle repose sur la même architecture 800 volts que la Mission E.

3. Plus de 600 ch et un 0 à 100 km/h estimé à moins de 3,5 secondes.

avec les phares LED et feux de position 4 points à l'avant, tandis qu'une bande de lumière parcourt tout l'arrière du véhicule. Ligne de toit qui s'infléchit vers l'arrière, ailes galbées et formes évocatrices de sportivité... Aucun doute, le Cross Turismo est avant tout une Porsche. Le fait qu'il serve aussi de message à la concurrence vient donc en bonus. D'une pierre deux coups, pourrait-on résumer... ●



2



3

Salon

Genève

Au pays des rêves...

PORSCHE



Ils sont forts, chez Porsche ! En ces temps d'hypercommunication, parvenir à garder secrète jusque la dernière minute la présentation d'un nouveau concept dans un salon relève de l'exploit. Mais ils l'ont fait, avec la Mission E Cross Turismo, créant une belle surprise et un intérêt en hausse vers les futurs modèles tout électriques de la marque.

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : MARC JOLY, DOMINIQUE MARONI



Peu avant 9h30, mardi 6 mars, la Mission E Cross Turismo a donc été dévoilée alors que pas une rumeur n'avait couru à son propos avant cela. Ce n'est qu'en arrivant sur place que nous avons constaté qu'il y avait une Porsche sous une housse, à savoir la GT3 RS, et beaucoup d'espace autour, ce qui voulait dire qu'une surprise était à attendre. Mais jusqu'à l'apparition de ce concept, personne ne savait ce que ce serait. On imagine combien il doit être difficile de tenir secret ce genre de présentation par les temps qui courent, Porsche a pourtant encore réussi l'exploit de nous surprendre, et c'est tant mieux. On pourra toujours dire qu'il est plus facile de cacher un concept qu'un modèle définitif, car le concept n'a pas besoin de sortir des studios de Weissach avant d'être dévoilé, mais si on se dit que toutes les images (sur ordinateurs) ont été réalisées en amont pour le dossier de presse, et surtout si on se dit que le concept était présenté en miniature, au 1/43, dans l'heure qui suivait la présentation du modèle à l'échelle 1, on imagine que les possibilités de se faire voler le scoop étaient nombreuses...

Concernant ce concept, Stéphane Van Gelder vous en a tout dit dans les pages précédentes, je n'y reviendrai donc pas ici, sauf à évoquer ce qui fait couler de plus en plus d'encre : l'avenir de l'automobile, et avec lui l'avenir des voitures électriques. Tout le monde s'y met, à fond, et il suffit de parcourir les pages du dernier numéro de Christophorus (le magazine



Oliver Blume, patron de Porsche, et Michael Mauer, responsable du design, posent à côté du Cross Turismo, fort apprécié, mais dont les deux feux dans le capot avant ont été beaucoup décriés

officiel de la marque) pour constater à quel point Porsche est à plus que 100% impliqué dans les futures technologies. Pour les passionnés de moteurs qui vivent, qui respirent, et qui produisent une musique généreuse, ce n'est pas une bonne nouvelle, mais il faudra bien s'y faire... Nous n'avons hélas pas le choix. Ce qui est rageant, c'est qu'on a l'impression que des constructeurs comme Porsche se sont mis à travailler sur l'électrique par obligation, négligeant la manière dont on pourrait faire évoluer les moteurs thermiques vers encore plus d'écologie. Mais restons positifs : ils sont nombreux à nous dire qu'ils étaient sceptiques, mais qu'aujourd'hui ils

sont enthousiastes et se passionnent pour le sujet, au point de ne plus renier le fait qu'un jour, il pourrait bien y avoir une 911 électrique, mais pas tout de suite. Avant cela, il y aura des versions hybrides. En ce qui me concerne, j'ai encore beaucoup de mal à être motivé, mais, voyez comme c'est drôle, en passant devant le stand VW, j'ai été totalement séduit par le concept d'un futur Combi tout électrique, amusant comme tout, et je n'ai pas été gêné une seconde par le fait qu'il soit tout électrique, justement. En revanche, pour une Porsche, le message reste dur à admettre. Laissons-leur le temps de nous donner l'envie...



La présentation du concept Cross Turismo a été une surprise totale



La RUF SCR définitive sort 40 ans après la toute première, mais cette fois avec 500 ch dans un flat 6 atmosphérique

TOUJOURS AUSSI BIEN

Tout ceci étant dit, le vert lézard de la dernière GT3 RS, qui s'exposait pour la première fois au public, scotchait les regards des passionnés sur le stand Porsche, et c'est bien elle qui a enflammé les visiteurs. Sa présence était d'autant plus appréciée que Porsche avait réservé la part belle, sur son stand, à tous les modèles à moteur avant. 911 et 718 étaient un peu réduits à la portion congrue, mais rien de vraiment étonnant, si on songe qu'au prochain mondial, la génération 991 tirera sa révérence au profit de la 992. Quant à ceux qui avaient imaginé la présence des 718 GT4 et Spyder, ils en ont été pour leurs frais : ces modèles ne sont pas annoncés avant la fin de l'année, au mieux, et il se dit de plus en plus que leur motorisation n'est toujours pas arrêtée...

Quant au reste du salon, il a surtout permis, pour les porschistes, d'aller au-devant des deux constructeurs qui continuent de puiser toute leur source d'imagination chez Porsche : Ruf et TechArt. Chez Ruf, la nouvelle CTR, présentée l'an passé, était absente (elle est en phase de mise au point finale), mais ce salon étant toujours important pour le constructeur bavarois, nous avons pu découvrir la réinterprétation de la SCR. Plus exactement, on se souvient qu'il y a deux ans, Ruf avait redonné naissance à la SCR, avec un moteur atmosphérique de 4,2 litres, que nous avons ensuite essayée dans notre n°308 (c'était l'orange). Elle avait été réalisée sur la base de la 993, avec la coque carbone. La version définitive de la SCR a finalement beaucoup changé : 40 ans après la toute première, qui avait →



RUF avait choisi d'exposer sa fameuse coque carbone, qui sert désormais de base à tous les nouveaux modèles



La Panamera Sport Turismo revue par Mansory.

été réalisée sur la base d'une SC, la dernière SCR reçoit toujours la coque carbone entièrement créée pour Ruf. Mais son look, en irish green, est plus spécifique, l'arrière étant un peu élargi avec de larges entrées d'air au-dessus de jantes d'un nouveau dessin. Il fallait cela pour placer le moteur GT3, finalement en 4 litres, sortant 510 ch. TechArt continue de faire feu de tout bois en présentant une large gamme, mais la grande nouveauté était leur réinterprétation de la Panamera Sport Turismo, la GrandGT Supreme, particulièrement réussie, et dotée d'un intérieur en cuir absolument époustouflant.

On notait aussi la présence d'une 991 GT3 phase 2 équipée de nombreux éléments en carbone, faits maison. Comment parler des préparateurs présents ?

Disons qu'ils ne font pas dans la dentelle, et que les modèles exposés pouvaient prêter à discussions, mais il en faut pour tous les goûts, et nous nous garderons bien d'émettre la moindre critique. Ainsi, Top Car nous montrait des 991 Turbo S vues de Russie, avec un coupé et un cabriolet, possédant de très nombreux éléments en carbone et des intérieurs très personnalisés. Et Mansory présentait une Panamera Sport Turismo elle aussi entièrement vouée au carbone, avec un look très agressif et décalé.

Loin de ces visions un peu délirantes, mais respectables, nous retiendrons surtout de ce salon la volonté de tous les constructeurs d'aller toujours en avant dans la passion, quitte à nous montrer de la couleur et du design d'avant-garde. Et si la clé du futur se situait là ? ●



Étonnante, la TechArt Grand GT Supreme, avec son intérieur cuir particulièrement élaboré



Les Top Car Stinger





La GT3 RS a fait sa première mondiale à Genève

EN SAVOIR (UN PEU) PLUS SUR LA GT3 RS

Le mois dernier, nous avons bouclé notre numéro en ayant la possibilité de vous montrer les premières photos et de vous donner les premières infos sur la nouvelle GT3 RS. Le tout sur la base d'un communiqué très succinct.

Nous pensions avoir bien plus d'infos à Genève, mais finalement il faudra attendre la présentation presse, fin avril, pour réellement avoir tous les détails sur elle. En attendant, voici quand même quelques informations complémentaires que nous avons pu glaner à son sujet :

- C'est la guerre dans le réseau, car il y a bien moins de voitures disponibles que de bons de réservations signés. Rappelons qu'un bon de réservation n'est en aucun cas un bon de commande. De nombreux concessionnaires se sont cependant retrouvés avec des choix très pénibles à faire entre leurs clients, en se demandant pourquoi ils favoriseraient l'un plutôt que l'autre. Sur la phase 1, le problème s'est résolu en produisant bien plus d'exemplaires que prévu. Mais ce ne devrait pas être possible sur la phase 2. C'est du moins la rumeur, insistante, qui court, ceci étant dû à l'arrivée des nouvelles normes de calculs de CO2 et de consommation (la WLTP), qui vont définitivement entrer en vigueur en septembre. Et que le gros 4 litres atmo des GT3 ne parviendrait pas à franchir, obligeant Porsche à livrer au plus vite ses GT3 RS, en quantité normale, donc non rallongée, ce qui ferait autour des 2000 exemplaires. Il se dit d'ailleurs que les 991 GT3 devraient être les dernières 911 à recevoir un moteur atmo. A confirmer...
- On en sait plus sur le pack Weissach, une option à 18 000€, permettant de gagner 18 kg. Il comporte un capot avant, le toit et la coque supérieure des rétros en carbone apparent, tout comme l'aile arrière qui reçoit, en plus, une grande signature Porsche. Différents logos "pack Weissach" apparaissent à l'intérieur, où l'on note la présence d'un volant et de palettes en carbone. Les barres stabilisatrices et biellettes d'accouplement sont en plastique renforcé de fibre de carbone. Les jantes sont en magnésium (mais elles sont actuellement indisponibles). L'arceau boulonné est en titane. A noter qu'il existe la possibilité d'avoir le pack Weissach sans l'arceau, le prix étant alors de 14 760€.
- Le pack Clubsport est donc bien une option, gratuite. Étonnant, car jusqu'ici, toutes les GT3 RS étaient d'office équipées en clubsport. Il inclut un arceau cage boulonné noir, classique, permettant d'ajouter un arceau avant (à commander séparément). Il comprend aussi un coupe-batterie, des harnais et un extincteur. Il ne peut être commandé qu'avec l'option sièges baquets sport ou baquets intégraux.
- On y perd totalement son latin concernant le poids annoncé de 1430 kg. Le communiqué nous dit que ce poids est celui du modèle avec l'option pack Weissach, jantes magnésium et arceau en titane. Depuis quand Porsche annonce le poids d'un modèle avec une option ? Ce serait donc nouveau. Mais si c'est le cas, cela veut dire qu'une GT3 RS sans cette option, mais avec le Clubsport normal, pèserait 1448 kg. Or la phase 1 était annoncée à 1420 kg... Comprenez qui pourra...
- Les chiffres de puissance et de couple sont : 520 ch à 8250 t/mn, soit 20 ch de plus que la phase 1, obtenus au même régime, et un couple de 470 Nm à 6000 t/mn, soit 10 Nm de plus décrochés 250 t/mn plus bas.
- On dispose aussi de chiffres de performances plus précis, notamment avec le temps de 0 à 200 km/h, qui est celui de référence : il est de 10,6", soit trois dixièmes de gagnés ! Face à ce résultat, on se souciera donc fort peu de savoir que la consommation a très légèrement augmenté : 12,8 litres au lieu de 12,7 litres.
- Contrairement à ce qui avait été annoncé le mois dernier, les premières livraisons n'arriveront pas en avril, mais en juin.
- Petite erreur d'interprétation dans notre encadré sur les couleurs le mois dernier : le dessin des sièges n'évoque pas une peau de lézard !
- Le vert lézard (qui fait beaucoup penser au gelbgrün) fait partie des quatre couleurs spéciales en option à 3600€, avec le craie, l'orange fusion et le bleu miami. De série, elle est disponible en noir, blanc, rouge indien et jaune racing. On peut aussi choisir l'argent GT métallisé en option.

Comparatif

718 S vs GTS



2 lettres qui font toute la différence

La sortie du Boxster 981 GTS avait fait grand bruit, dans tous les sens du terme. Et nous l'avons alors plébiscité en mettant en avant son excellent rapport prix-plaisir-équipement. Le 718 GTS qui lui succède est-il aussi passionnant ? Pour le savoir, nous l'avons confronté à un modèle S, afin de réellement comprendre ce qu'il apporte en plus. Et n'avons pas été déçus, même si tout se joue dans les détails.

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO



Comparatif

Il n'est un secret pour personne que les Boxster 718 ont un peu de mal à se faire une place au soleil, et que leurs ventes, dans certains pays, ne répondent pas exactement aux attentes de Porsche. Heureusement, son bilan est positif au niveau mondial : en 2017, il était en hausse de 6%. Là où il peine un peu à vraiment trouver sa place, c'est en Europe, et notamment en France. Uniquement pour une question de sonorité moteur, ce qui est un comble. Que quelques uns d'entre nous soient fêlés au point de ne choisir sa Porsche qu'en fonction de la sonorité du moteur, c'est une chose, mais cela ne devrait pas représenter pas une majorité. Quoique... On se souvient pourtant de l'accueil hyper positif que reçut le 981 GTS, avec son côté un peu rebelle, un peu rock'n roll, la plupart des acheteurs se réjouissant de la musique du flat 6. Les temps ont changé, le flat 6 a été remplacé par un flat 4 avec turbo, et forcément, le son n'est plus le même. Faut-il pour autant se focaliser sur ce point ? Non, car, objectivement, les 718 sont techniquement assez largement supérieurs aux 981, ce que le GTS va ici encore nous démontrer. Mais cessons là les grands discours, et plongeons-nous, avec gourmandise, dans ce nouveau comparatif.

ESTHÉTIQUE

Présentons d'abord nos deux stars du jour. D'un côté, le nouveau GTS, prêté par Porsche France, en argent rhodium métallisé (une option à 828€), capote couleur rouge (option gratuite), et jantes Carrera S 20" peintes en noir, de série. Superbe configuration, qui joue à la fois la carte de la discrétion et de l'originalité. De l'autre côté, un modèle S suréquipé, prêté par le Centre Porsche Sonauto Roissy, qui a vraiment mis le paquet sur cet exemplaire. Couleur bleu voodoo (option couleur personnalisée à 4200€, car cette teinte n'est pas au catalogue), jantes Carrera S 20" peintes en noir, finition brillante, une double option à 2500€, capote noire, et une grande quantité d'éléments Porsche Exclusive Manufaktur, dont les arceaux et extracteurs peints couleur caisse. Pour tout vous dire, lorsque j'ai contacté le CP Roissy pour leur demander un S, mon choix s'était porté sur un bleu miami. Mais Maud Gallice, la très charmante et très sympathique directrice des lieux, m'a plutôt suggéré de prendre ce bleu voodoo, qui a servi de modèle de démonstration. J'ai dit oui tout de suite, sans le voir en photo, convaincu que l'originalité de cette couleur allait donner du relief à notre comparatif. Mais au final, j'ai un peu regretté mon choix, car il est tellement rempli d'options, et tellement beau en bleu voodoo que partout où nous nous sommes arrêtés, les promeneurs n'avaient d'yeux que pour lui. De fait, il est aussi bien équipé, et même mieux, que le GTS. Histoire de bien comprendre combien il est rempli d'options, je vais vous donner son prix : 111 800€, en partant d'un





3



1. Le GTS reste une merveille, côté rapport prix-équipement-plaisir

2. Ce sont les mêmes jantes sur les deux modèles : des Carrera S 20", mais elles sont en noir satiné sur le GTS, et en noir brillant sur le S. Pour le GTS, cet équipement est de série, pas pour le S.

3. Le monogramme peint, sur le S, est une option. Il est noir de série sur le GTS

modèle qui, à la base, coûtait 68 750€. Soit un chiffre impressionnant de 43 050€ d'options. Oufti, comme disent nos amis belges. Et ils n'ont pas tort ! A côté, le GTS, tel que vous le voyez, est à 103 538€, pour un prix de base de 80 870€, soit quand même 22 268€ d'options... Bon, mais revenons à nos moutons, ou plutôt à notre comparatif. Oublions la beauté de notre S "de concours", qu'apporte exactement le GTS en plus, de série ? Tout est dit dans le tableau que vous pourrez lire par ailleurs, mais avec son pack sport design peint en noir mat, et ses jantes noires, plus deux ou trois détails, il a d'entrée de jeu un look un peu plus "racing" qui n'est pas pour nous déplaire. On aura compris qu'on peut avoir globalement la même chose en option sur un S. Oui, mais ce sont des options... Un dernier petit mot, pour regretter que le rouge carmin, couleur emblématique des GTS, soit une option à 2364€...

PETIT AVANTAGE GTS →



EQUIPEMENT-CONFORT

Là aussi, je vous invite à lire notre tableau pour voir ce que le GTS propose en plus. Sur le plan du confort intérieur, cela reste finalement très limité : juste un peu d'alcantara sur les éléments les plus visibles, un volant sport GT, des sièges sport plus (deux réglages) et surtout le pack sport chrono, avec, c'est une première sur un Boxster, le Porsche Track Precision, qui offre tout un tas de possibilités sur circuit, notamment le fait de pouvoir se chronométrer, comparer ses tours, enregistrer des circuits, etc. Le tout lié à une application sur votre smartphone. Voilà qui démontre bien le côté sportif du GTS, prêt à affronter les pistes. Ensuite, si on veut vraiment aller au bout de la démarche GTS, il est bienvenu de s'offrir l'option pack intérieur GTS, à 2988€, incluant des ceintures de sécurité, des surpiques, et le compte-tours, en rouge carmin, ou en craie. Le nôtre était en rouge carmin, et c'est vrai que l'ensemble des petits détails apportés par le pack GTS crée une ambiance encore plus sportive. Quant à notre S, comme vous pouvez le constater sur les photos, il est une véritable vitrine pour la Porsche Exclusive Manufaktur, sans oublier les sièges baquets et plein d'autres équipements. Celui qui l'a configuré aime autant le sport que le confort ! Mais notre comparatif doit bien sûr tenir compte de deux modèles strictement de série.

PETIT AVANTAGE GTS

MUSIQUE

Comme évoqué en introduction, le précédent GTS en a séduit quelques uns, entre autres, par sa sonorité, particulièrement joyeuse. Le 718 GTS ne peut pas rivaliser, hélas, et →

1. Intérieur tout cuir noir pour le S, en option. Le GTS est de série, avec juste l'option pack GTS

2. Les fonds de compteurs blancs du S sont une option Exclusive. Le fond rouge carmin du compte-tours GTS fait partie du pack GTS optionnel

3. Le S fait très fort avec son option sièges baquet sport en cuir. Le GTS a l'option sièges sport adaptatif plus avec pack mémoire conducteur.





OPTIONS PRÉSENTES SUR NOTRE 718 BOXSTER GTS

S2	Argent Rhodium métallisé	828 €
GQ	Intérieur tout cuir Noir et Alcantara® avec Pack intérieur GTS Rouge Carmin	1 770 €
602	Phares à LED incluant le Porsche Dynamic Light System Plus (PDLs+)	1 992 €
636	Assistance parking avant et arrière	888 €
567	Pare-brise teinté dégradé	114 €
748	Rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement	300 €
250	Boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK)	3 282 €
030	Suspension sport PASM (-20mm)	240 €
433	Jantes Carrera S 20 pouces	gratuit
088	Pack intérieur GTS	2 988 €
454	Régulateur de vitesse	324 €
457	Assistance angles morts	588 €
630	Pack Luminosité	300 €
489	Options multifonction et chauffage du volant	468 €
P07	Sièges sport adaptatif Plus avec Pack Mémoire Conducteur	2 838 €
573	Climatisation automatique bi-zone	768 €
342	Sièges chauffants	420 €
583	Pack fumeur	54 €
XLU	Pare-soleil en Alcantara® Porsche Exclusive Manufaktur	414 €
CLP	Pack additionnel intérieur Panneaux de porte en cuir /Alcantara® Porsche Exclusive Manufaktur	480€
X69	Baguettes de seuil de porte en carbone Porsche Exclusive Manufaktur	540 €
7UG	Module de navigation pour Porsche Communication Management	1 596 €
IV2	Module Connect Plus	1 476 €
	Total des options	22 668 €



si on devait comparer les deux modèles sur ce plan, il est clair que le 981 serait devant. En attendant, la plupart du temps, les propriétaires de 718 vous diront qu'ils se sont tout à fait adaptés à la sonorité particulière du flat 4 monoturbo. Laquelle, effectivement, se fait entendre et n'est pas aphone, loin s'en faut. Tous ceux qui ne sont pas spécialement connaisseurs et fans de Porsche, et qui entendent un 718, sont d'ailleurs séduits par la sportivité dégagée par sa sonorité. Le problème vient plutôt de tous ceux qui la comparent à celle produite par un flat 6. Mais allons au-delà, et constatons que le GTS apporte déjà un progrès : la différence de sonorité avec le S n'est pas immédiatement flagrante (en supposant que le S ait l'option échappement sport, car le GTS, lui, l'embarque de série), mais très vite, on comprend qu'il a plus de présence, surtout quand on roule décapoté. Il est plus sonore, et, surtout, n'hésite pas à produire plus généreusement du backfire (mini explosions au lever de pied). Ce qui est amusant, c'est que je m'en suis rendu compte en conduisant le S et en suivant

Le GTS devance le S, mais par petites touches

le GTS, épaté par le nombre de sonorités diverses et variées qu'il est capable de produire !

PETIT AVANTAGE GTS

MOTEUR-PERFORMANCES

Le flat 4 du GTS sort donc 15 ch de plus. Plus exactement, par la magie d'un nouveau collecteur d'admission, d'un turbo optimisé et d'une pression de turbo augmentée (1,3 bar au lieu de 1,1), il sort 365 ch à 6500 t/mn, soit 15 ch obtenus au même régime, pour un couple de 420 Nm entre 1900 et 5500 t/mn, soit un couple identique, décroché sur une plage plus large (1950 à 4500 t/mn pour le S). Mais attention, il y a une subtilité, qui est une grande première dans l'histoire de la marque : si vous choisissez l'option PDK, le couple est alors de 430 Nm, entre 1900 et 5000 t/mn. Ian Kuah vous en a parlé lors du premier essai paru dans notre n°323. Du coup, le GTS est encore plus performant lorsqu'on a la PDK, en rappelant que le chronosport de série lui permet d'avoir accès au mode sport plus, donc au launch control. Que disent

« Tous ceux qui ne sont pas spécialement connaisseurs et fans de Porsche, et qui entendent un 718, sont séduits par la sportivité dégagée par sa sonorité. »



nos chronos ? 10"1 de 100 à 200 en sport plus, c'est excellent, d'autant plus que notre exemplaire d'essai sortait à peine de sa phase de rodage, effectuée par des techniciens de l'usine avant livraison en parc presse. C'est trois dixièmes de mieux que le S, et carrément 1"8 plus rapide que le 981 GTS ! Quand on vous dit que les 718 marchent du tonnerre ! Force reste au Spyder 981 qui, malgré sa boîte méca, nous avait sorti un chrono de 9"8 sur cet exercice. Rappelons au passage que le GTS pèse 20 kg de plus qu'un S, soit 1375 kg.

Voyons maintenant ce que nous dit l'usine, en prenant pour référence un modèle strictement de série, donc avec boîte méca. Sur le 0 à 200 km/h, le GTS fait 15", le S fait 15"2, le 981 GTS fait 17" et le Spyder 981 14"8. Voyez que nos chronos sont parfaitement cohérents avec ceux de l'usine ! Histoire de redonner du prestige au GTS, sachez aussi qu'il abat le 0 à 200 km/h, lorsqu'il a la PDK et le sport plus, en 14"2, soit, cette fois, un chrono bien meilleur que celui du Spyder. Lorsqu'on saute du S au GTS, la petite →

FLAT 6 CHRONOS

CARACTÉRISTIQUES	718 BOXSTER GTS PDK	718 BOXSTER S PDK	BOXSTER 981 GTS PDK	BOXSTER 981 SPYDER	718 CAYMAN S PDK
Puissance	365 ch	350 ch	330 ch	375 ch	350 ch
Poids/Puissance	3,84 kg	3,95 kg	4,17 kg	3,50 kg	3,95 kg
Jantes	20"	20"	20"	20"	20"
Temp. extérieure	8°	17°	23°	12°	14°
80 à 150 Sport		5"5	6"3		5"5
80 à 150 Sport +	5"3	5"5	6"0	5"5	5"4
100 à 200 Sport		10"4	12"3		10"4
100 à 200 Sport +	10"1	10"4	11"9	9"8	10"5

Comparatif

différence entre les deux moteurs se fait sentir, ce qui est très bon signe lorsqu'on ne parle que de 15 ch d'écart. Oh, c'est très léger, très subtil, rien de flagrant, il est juste un peu plus vif, un peu plus réactif. Je suis d'ailleurs convaincu qu'on ne sentirait pas cette différence s'il s'écoulait un moment entre le passage d'un S à un GTS, car ils réagissent pareillement. Mais elle est là. Concrètement, ces petits flat 4 de 2,5 litres ont une pêche exceptionnelle, et surtout un couple omniprésent, bien plus que les anciens flat 6. Ils manquent juste un peu de relief et de caractère, offrant des accélérations un peu trop linéaires, ce qui ne retire rien à leur extraordinaire santé, que ce soit le S ou le GTS, les chronos en attestent !

PETIT AVANTAGE GTS

BOÎTE

Pas grand chose à dire sur ce plan, puisque les deux modèles sont équipés de manière strictement identique. Boîte méca six rapports de série, PDK en option. Elles seront donc renvoyées à égalité. Nos deux exemplaires d'essai étaient équipés de la PDK. Qu'ajouter ici que nous n'ayons déjà écrit à son propos ? Que, en ce qui concerne le S, l'option chronosport n'est pas forcément indispensable, le mode sport de série étant déjà très performant. Et surtout que ces boîtes PDK sont vraiment plaisantes et confortables à utiliser au quotidien. Je le dis et le redis : sauf à être un total inconditionnel du manche (on en connaît), la boîte PDK offre vraiment tout ce qu'un porschiste peut rêver. Sans compter l'avantage fiscal qu'elle représente dans le cas d'un S (voir chapitre budget).

ÉGALITÉ



1. PASM et échappement sport ne sont de série que sur le GTS

2-3. La capote rouge (une option gratuite) va fort bien au GTS avec cette couleur de carrosserie. Le S, lui, a joué la carte classique de la capote noire, mais vu sa couleur, il n'y avait pas d'autres possibilités

4. Le GTS reçoit, entre autres, le bouclier avant sport design, de série, ici en option sur le S

CHÂSSIS-COMPORTEMENT

Je n'ai utilisé le S ici présent que dans le cadre de la séance photos, et pour un rapide comparatif "je passe de l'un à l'autre". Je n'ai, en revanche, pas refait mon parcours d'essai complet avec lui, déjà effectué lors de nos deux comparatifs liés à ce modèle : n°305 face à un 981, et n°310 face au Cayman S. Le GTS, en revanche, a eu droit à ce fameux parcours, entièrement réalisé sur routes mouillées, suite à de grosses averses tombées le matin même. Et là, mes amis, j'ai été totalement bluffé ! Sans exagérations, je ne me souviens pas avoir déjà roulé aussi "vite" avec un tel niveau de sécurité, sur une route mouillée, avec un Boxster, voire même avec une Porsche. Pourtant le 718 S, déjà essayé sous la pluie, avait déjà mis la barre très haut. Littéralement scotché au sol, le GTS, quel que soit le niveau d'adhérence ! J'ai eu beau souder la pédale de droite au plancher, limite à faire un trou et d'arriver dans le coffre avant, il ne décroche jamais ! Y compris avec le PSM en mode sport. Incroyable. Pour le faire décrocher, il faut le provoquer, et le vouloir très fort. Voyons voyons, à quoi doit-on ce

2



petit miracle ? De série, il embarque le PASM et le PTV avec son différentiel, voilà qui fait déjà la différence, mais n'explique pas tout. Notre exemplaire d'essai avait une option intéressante : le PASM sport, qui rabaisse encore de 10 mm la hauteur de caisse. Et j'avoue avoir été particulièrement séduit par ce châssis, qui ne pénalise quasiment pas le confort (les ralentisseurs se passent sans difficultés particulières, entre autres), et permet d'être encore plus performant. D'autant plus à recommander que cette option ne coûte que 240€ sur le GTS, puisqu'il a déjà un PASM de série. Il vous en coûtera 1680€ pour un S. Mais le mystère quant à l'excellence de son comportement sur le mouillé reste entier puisque notre S avait exactement les mêmes équipements : PASM Sport, jantes Carrera S 20" et PTV, qui sont autant d'options. Or, lors de mon passage de l'un à l'autre, la différence a été assez notable. Pas flagrante, bien sûr, mais, sur une chaussée légèrement humidifiée par une toute petite pluie qui venait de tomber, le S était bien plus joueur que le GTS, prêt à glisser beaucoup plus vite et plus facilement. Où se situe donc la différence ? Je ne vois qu'une réponse : les pneus du GTS étaient encore neufs, alors que ceux du S avaient un peu plus de vécu, tout en étant encore excellents. Dans les deux cas, il s'agissait de Pirelli.

Au final, le GTS sera de toutes façons plus efficace et agréable qu'un S, si on oppose deux modèles de série, grâce au PASM et au PTV, la messe est donc dite. Mais ce qu'il faut retenir de ces 718, c'est qu'ils sont d'une efficacité et d'une précision absolument fantastiques, bien supérieures encore à celles des 981, pourtant déjà légendaires. Le toucher de volant, la direction, les freins, tout est parfait. Trop parfait ? C'est sûr que les Boxster sont moins joueurs aujourd'hui qu'ils ne le furent dans le passé, mais vous serez littéralement imbattable dans les montées de col !

PETIT AVANTAGE GTS →



4



3





SUR LE STADIUM

Privé de dessert ! C'est ce qui m'est arrivé cette fois-ci, avec impossibilité de faire les habituels tours chrono au volant du GTS, pour cause de travaux sur le circuit d'Abbeville, tout occupé à se préparer à recevoir le championnat de France de rallycross les 5 et 6 mai prochains. Donc, pas de chrono, et encore moins d'essai circuit. Il nous reste quand même des chiffres à comparer : ceux réalisés par Porsche sur le Nürburgring. 7'40" avec le GTS, contre 7'42" avec le S. Un écart bien faible pour un circuit de 20,83 km, et qui aurait peut-être été insignifiant sur le stadium : cela ne fait que 9 centièmes d'écart au km. A conditions égales, nous n'aurions donc gagné que 18 centièmes qui n'auraient même pas pu être validés. On imagine que Porsche a bien sûr utilisé des S et des GTS équipés de manière totalement identiques en châssis, ce qui nous renvoie au fait que PASM et PTV sont en option sur le S, et que, privé de ces éléments, il aurait été sûrement été bien moins performant. Un élément intéressant pour conclure : entre le 718 GTS et le 981 GTS, sur le ring, il y a un écart énorme, de l'ordre de 16" !! Quand on vous dit que le 718, c'est de la balle !

PETIT AVANTAGE GTS

CONSUMMATION

Restons toujours dans le cas de deux modèles de série, donc avec boîte méca : 8,1 litres pour le S, 9 litres pour le GTS. Soit un écart assez conséquent, qui se confirme si on la PDK : 7,3 litres pour le S, 8,2 litres pour le GTS. Ah, quand même, voici que le S marque enfin un point ! Voyons maintenant nos propres relevés : durant cet essai avec le GTS, j'ai

Très performants tous les deux, et bien au-dessus des 981 !

consommé 12,3 litres aux cent sur 893 km. Avec le S, j'avais fait 11,9 litres en 936 km. Puis, lors du second comparatif avec le Cayman, 11,1 litres sur 1092 km.

PETIT AVANTAGE S

IMAGE

Bon ici, la réponse semble plutôt évidente : en terme d'image, un GTS en imposera toujours un peu plus qu'un S. Il est d'ailleurs remarquable de constater à quelle rapidité Porsche a su créer et imposer l'appellation GTS, pouvant se résumer comme étant la version "normale" d'un modèle la plus aboutie et la plus sportive, tout en conservant un prix très attractif.

PETIT AVANTAGE GTS

BUDGET

Ce chapitre favorise basiquement le prix le moins élevé, et à ce petit jeu, bien sûr, le S est à son avantage, avec son prix de 69 830€ (il a légèrement augmenté, soit dit en passant), alors que le GTS coûte 80 870€. Attention, dans ce chapitre, il faut tenir compte d'un élément tenu pour négligeable il n'y a pas encore si longtemps, je veux parler du malus à payer, de plus en plus sévère, et là le S est un peu mieux : avec un taux de CO2 fixé à 184 g, il est à 10 290€, alors que le GTS, avec ses 205 g, est au taux maxi de 10 500€. L'écart est faible ? Oui, mais attendez la suite, elle est vraiment intéressante. Si vous optez pour la PDK, vous vous retrouverez avec 167 g pour le S, ce qui baisse le malus à 5573€, et à 186 g pour le GTS... ce qui le laisse à 10 500€. Comme quoi, il faut savoir tout analyser de près. Et surtout, recommander d'autant plus vivement à l'acheteur d'un S de s'offrir →

remeha



**PORSCHE
CLUB
FRANCORCHAMPS
DAYS**

20-21-22 APRIL 2018

REGISTER NOW
PORSCHEDAYS.BE

**DRIVE ON THE
MAGICAL TRACK**

**RALLY, CAR SHOW
& ELEGANCE CONTEST**

**FAMILY HOUR,
PARADE ANIMATION**

SHOPPING VILLAGE

GT 3 CUP PRACTICE

THANKS TO
PORSCHE AG



Mobil 1

AN EXCLUSIVE ORGANIZATION OF THE



**FLAT6
Magazine**

BEL RTL

**club
RTL**

LaMeuse

remeha

Comparatif

la PDK : elle ne coûte que 2850€, mais vous permet de gagner 5000€ par ailleurs. Plus exactement, PDK plus malus coûteront 8423 €, soit un gain de 1867 €. Mais avec l'avantage d'avoir une PDK. Merci qui ? Bon, je rigole, mais ce n'est pas drôle du tout : ces malus, véritables pompes à fric, sont des impôts indirectes parfaitement injustes, surtout quand on s'achète un Boxster...

Dans le cas d'un GTS, soyons clairs : en France, il ne coûte pas 80 870 €, mais bien 91 370€, sans options, et c'est dur. Pour être complet dans ce domaine du prix, il est également bon de rappeler qu'on trouve aujourd'hui des S d'occasion, avec l'équipement qui va bien. Les tout premiers prix, pour des modèles un peu kilométrés et peu optionnés, vendus par des particuliers, tournent autour des 68 000€, et surtout, l'avantage est de ne pas avoir à payer le malus. Alors que pour un GTS, vous n'avez pas le choix, il faut obligatoirement en acheter un neuf. D'où le fait que nous accorderons ici un avantage complet au S, soit deux points.

AVANTAGE S

LE CHOIX DU JOURNALISTE

Tout au long de ce comparatif, je me suis dit que le GTS n'apportait que des avantages infimes par rapport au S. Mais qu'en les additionnant, on atteignait quand même une vraie petite différence. Un look un peu plus sportif, une musique un peu plus rock, des performances en hausse, tout ce qu'il fallait pour me séduire, et comme nous sommes ici dans un chapitre totalement subjectif, forcément, cela a fait son effet. Du coup, si je devais choisir entre les deux, oui, je prendrais le GTS. Mais ce qui a emporté la décision, au final, c'est de voir que son prix est vraiment attractif par rapport à tout ce qu'il embarque de série. A moins d'acheter un S avec un strict minimum d'options, donc de jouer à fond la carte du prix, le GTS est vraiment plus intéressant, car il nécessite finalement moins d'options, si ce n'est le pack GTS, justement. Mais l'essentiel restant le plaisir ressenti, un petit avantage va donc au GTS.

PETIT AVANTAGE GTS



LISTE DES OPTIONS PROPOSÉES EN SÉRIE SUR LE GTS

Pack sport design peint en noir	2 988 €*
Phares bi-xénon teintés	**
Jantes Carrera S 20"	1 440 €
Jantes peintes en noir finition satinée	912 €
Signatures sur les flancs en noir	210 €
Feux arrière teintés	474 €
Monogramme arrière peint en noir	150 €
Sièges sport plus deux réglages	1 914 €
Bande centrale du siège en alcantara	***
Couronne du volant sport GT et du levier de vitesses en alcantara	756 €
Accoudoirs de portes, ciel de toit et montants de pare-brise en alcantara	***
Inscriptions GTS sur appuie-tête	228 €
Pack sport chrono	1 812 €
Porsche Track Precision	***
PASM	1 440 €
PTV	1 320 €
Système d'échappement sport en noir	1 968 €
Moteur 365 ch	****

Le bilan est donc on ne peut plus positif, le GTS embarquant de série 15 612€ d'options chiffrables, sans compter celles qui ne le sont pas, et surtout le moteur 365 ch. Or, il ne coûte "que" 80 870€, soit 11 040€ de plus qu'un S. Faites les comptes...

*prix donné à titre indicatif, car celui qui équipe le GTS ne correspond pas exactement à l'option proposée sur le S. **Impossible à chiffrer, cette option n'étant disponible sur le S qu'avec le PDLs, qui reste en option sur le GTS. *** Ne figure pas dans la liste des options du S. **** Option impossible à avoir sur un S.

FICHE TECHNIQUE

CARACTÉRISTIQUES	718 BOXSTER S	718 BOXSTER GTS
Cylindrée	2 497 cm ³	2 497 cm ³
Nombre de cylindres	4	4
Puissance	350 ch à 6 500 t/mn	365 ch à 6 500 t/mn
Couple	420 Nm de 1900 à 5 500 t/mn (430 Nm)	420 Nm de 1900 à 5 500 t/mn (430 Nm)
Boîte	Méca 6 rapports, PDK 7 rapports	Méca 6 rapports, PDK 7 rapports
Poids	1 355 kg (1 385 kg)	1 375 kg (1 405 kg)
Performances	285 km/h (285 km/h)	290 km/h (290 km/h)
0-100	4,6 s (4,4 s)	4,6 s (4,3 s)
0-200	15,2 s (15 s)	15 s (14,2 s)
Consommation	8,1 l cycle mixte (7,3 l)	9,0 l cycle mixte (8,2 l)
Emission de CO ₂	184 g/km (167 g/km)	205 g/km (186 g/km)
Prix TTC	68 750 €	80 870 €

CONCLUSION

Victoire GTS, 8 pts à 3.

La victoire est logique et sans appel, et le contraire aurait été étonnant. Comme évoqué plus haut, le GTS l'emporte d'un souffle dans de nombreux domaines, et au final, il ne peut qu'être devant. Mais ce qui est intéressant, c'est que ce comparatif permet de répondre clairement à une question : le GTS mérite-t-il vraiment de coûter plus de 10 000€ plus cher que le S ? Ou, dit autrement : est-ce que 15 ch de plus méritent de coûter cette somme ? La réponse est oui, totalement oui, et la clé de ce comparatif se situe dans le tableau des options emportées de série par le GTS. 15 612 €, sans compter plusieurs détails, sans compter les 15 chevaux de plus et sans compter le fait qu'il s'appelle GTS. On s'y retrouve donc largement : comme toutes les Porsche GTS, le 718 est vraiment intéressant en terme de rapport prix-plaisir-équipement. Reste qu'il est quand même un peu moins fun que l'ancien, tout en étant beaucoup plus performant... Prochaine étape, la sortie du 718 Spyder, pas avant la fin de l'année. Dont on ne sait toujours rien sur le moteur. Une fois les rumeurs nous disent qu'il aura le flat 6 atmo de la GT3, dégonflé autour des 400 ch, une autre fois qu'il aura le flat 4 turbo overboosté, et d'autres fois encore le flat 6 turbo de la 991. Les toutes dernières nouvelles nous disent ceci : une version a été définie, mais tout peut encore changer d'ici à sa commercialisation !

RECAPITULATIF

CRITERES	718 BOXSTER S	718 BOXSTER GTS
Esthétique	0	1
Équipement-confort	0	1
Musique	0	1
Moteur-Performances	0	1
Boîte	0	0
Châssis-Comportement	0	1
Consommation	1	0
Sur le Stadium	0	1
Image	0	1
Budget	2	0
Plaisir pur	0	1
Total	3	8

1. Magnifique, le bleu voodoo, une couleur personnalisée à 4200€

2. Le GTS est fidèle à la réputation de cette appellation, décidément séduisante

3. Avec un GTS en argent rhodium métallisé et un S bleu voodoo rempli d'options, la comparaison n'est pas évidente !

FICHE D'ESSAI

Km parcourus	893 km
Consommation	12,3 litres

Un très grand merci au Centre Porsche Sonauto Roissy pour le prêt du 718 S. il était à vendre au moment de réaliser ce reportage. Tel : 01.34.31.25.30
 Merci également à Porsche France pour le prêt du GTS.
 Et merci à David Joly pour son aide précieuse durant la séance photos !

3

« La clé de ce comparatif se situe dans le tableau des options emportées de série par le GTS. »



PORSCHE D'OCCASION

FAUT-IL SE MÉFIER DES BONNES AFFAIRES ?

C'est humain. C'est une habitude. Payer moins cher, c'est ce que nous voulons tous, du particulier à la grande entreprise. Trouver un fournisseur moins cher, produire moins cher, faire ses courses au meilleur prix, notre société nous inculque ce réflexe de l'achat malin. Alors, au moment de se lancer dans l'acquisition d'une Porsche, il est bien délicat de se défaire de ce réflexe dangereux lorsqu'il s'agit de mettre 30, 50 ou 70 000€ dans une voiture de luxe, dans une mécanique très technique, certes robuste mais nécessitant beaucoup de soins. Le maître-acheteur capable de dénicher une Porsche 3 ou 5 000€ sous le prix du marché a-t-il donc fait l'affaire du siècle ? Cela reste à voir, et dans 90% des cas, il aura surtout déniché un nid à problèmes. Il était temps de vous expliquer pourquoi, une fois n'est pas coutume, vous serez bien malin de payer un peu plus cher !

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : DR.





LES PROFESSIONNELS INTERROGÉS

RAYMOND PINCHEMAIL AR Sport

Raymond Pinchemail est le gérant d'AR Sport, structure située à Aytré, à proximité de La Rochelle. AR Sport est un spécialiste indépendant consacré exclusivement à la Porsche depuis 2004.

FRANÇOIS HANNIER Mougins Autosport

L'entreprise installée à Mougins est spécialisée dans l'entretien et la réparation des Porsche de toutes générations depuis 2000.

STÉPHANE FAURE ZKS Motorsport

Situé à Castries près de Montpellier, ZKS se spécialise dans la vente et l'entretien de Porsche depuis 2012. Stéphane Faure a auparavant travaillé pour le constructeur au sein de ses ateliers mécaniques.

PHILIPPE MICHIELS RSR Evolution

Situé à Venelles, à proximité d'Aix-en-Provence, RSR Evolution est spécialisé dans la vente et l'entretien des Porsche. L'entreprise est active depuis 2001.

DAVID MARCIANO Speedstar

Ce spécialiste parisien situé dans le quartier de La Défense à Paris est actif depuis 2008. Il se spécialise dans la vente de Porsche d'occasion. Il propose également des locations.

DAVID PERRUISSET RS Diffusion

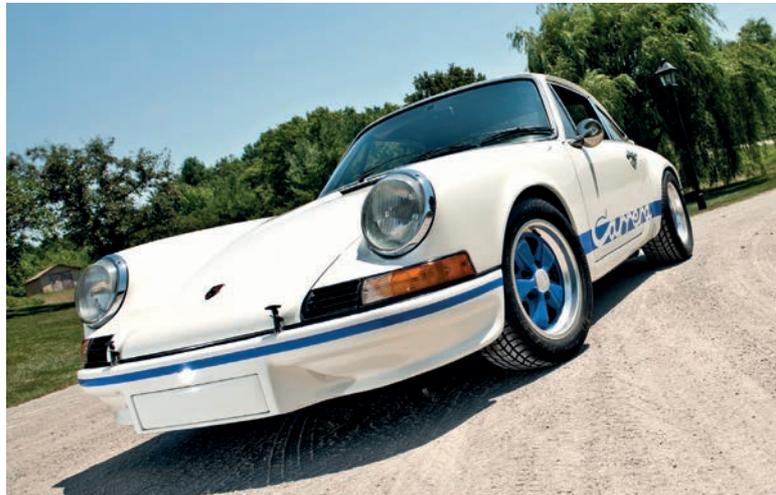
RS Diffusion est spécialisé dans l'achat-revente de pièces d'occasion pour Porsche. RS Diffusion se concentre sur les pièces de qualité d'origine Porsche.

UN ÉTRANGE PARADOXE

Avouez que c'est tout de même étrange. Cela faisait des années que tout le monde s'emballait en constatant que les Porsche conservent fort bien leur valeur et peuvent même s'apprécier avec le temps. Et aujourd'hui, alors que le marché se calme et que les prix des voitures de mauvaise qualité s'effondrent, certains continuent de croire qu'acheter une voiture sous le prix du marché semblerait être une bonne affaire. L'état actuel du marché ne prouve-t-il pas que seules les voitures de grande qualité voient leur valeur se maintenir, voire s'apprécier ? Nous devons avouer que nous n'avions pas saisi l'ampleur du phénomène avant de nous entretenir avec les professionnels qui ont participé à ce sujet. Sans tirer de conclusions hâtives, cela semblait prouver qu'il existe encore de mauvais réflexes, voire une méconnaissance de certains pièges du marché.

BEAUCOUP D'EXPÉRIENCES MALHEUREUSES

La première chose que nous avons pu constater est que de nombreux porschistes franchissent les portes d'un spécialiste indépendant après une expérience malencontreuse suite à l'achat de leur "bonne affaire". Par bonne affaire, nous ne parlons pas uniquement des Boxster à 15 000€. Nous voulons parler des Boxster, Cayman, 996 et 997 achetées à un prix relativement bas par rapport au prix d'une voiture équivalente en très bon état. Et Raymond Pinchemail assure qu'il accueille souvent de nouveaux clients dans ce cas : *« Malheureusement cela arrive. J'ai récemment reçu quelqu'un qui avait fait l'acquisition d'une 997 à bon prix, et dont l'un des cylindres est désormais percé. J'ai également dans mon parc le Cayenne d'un client. Il l'a acheté pour un très bon prix auprès d'un importateur, et il a subi une casse moteur trois semaines seulement après son acquisition. Mais il y a pire : le marchand ne lui a jamais fourni les papiers pour effectuer l'immatriculation. Ce sont des situations usantes pour les clients, qui se retrouvent en litige pendant très longtemps, sans aucune certitude. »* Un phénomène confirmé par Philippe Michiels, qui assure que cela lui arrive « tout le temps », sur des voitures achetées chez des marchands peu regardants ou entre particuliers. Stéphane Faure rappelle que cela arrive également sur des voitures achetées au prix du marché : *« La dernière qui m'est arrivée, le client l'avait payée plutôt au prix du marché à un pro. Il s'agissait d'une 996 cabriolet avec beaucoup de vécu. Nous avons identifié des fuites d'huile, un amortisseur tordu, des traces de plis sur le bloc avant, du jeu dans la bielle de direction. Il y a eu pour 7 000€ de travaux et ce n'est pas fini. »*



Le marché des anciennes l'a prouvé, seule la qualité protège la valeur.



Cette logique de qualité s'applique aussi aux modernes.

Bon, ne paniquons pas. Si l'on s'en tient aux propos des professionnels interrogés, l'on se dit qu'on ne peut décidément faire confiance à personne et que toutes les Porsche sont pleines de pièges. Non, ce n'est pas le cas, les situations que nous venons de retranscrire ne représentent qu'une infime partie des Porsche rentrées en atelier par les professionnels. Ce que nous devons maintenant faire, c'est comprendre pourquoi ces clients ont subi des expériences si malheureuses.

Une voiture en parfait état sera toujours intéressante.



Les raisons pour lesquelles une Porsche est "mal achetée"

Nous l'avons dit en introduction, nous sommes conditionnés à regarder le prix et à vouloir acheter moins cher. Et Raymond Pinchemail souligne qu'il « existe en effet des situations où tout se passe bien et où l'acquéreur fait effectivement une bonne affaire. Mais souvent, un prix canon dissimule quelque chose. »

> Première erreur : l'ego de l'acheteur

Mais de quoi diable parle-t-il ? Inutile de se cacher, on l'a tous fait ! En jetant un œil au hasard à la cote de Flat 6, je constate qu'il est possible d'acheter une 996 Carrera 4S irréprochable pour 47 000€. Dans le même ordre de prix, une 997 Carrera S Phase 1 est à 53 000€. Une 997 Carrera 4S cabriolet en bon état est à 49 000€. Bon, en forçant un peu mes recherches, je vais bien réussir à trouver une 997 Carrera 4S cabriolet phase 1 autour de 47 000€ et qui restera saine, non ? Tout de même, c'est beaucoup mieux qu'une 996 Carrera 4S ! Nous voulons toujours ce qu'il y a de mieux. Parce que c'est plus excitant, mais également parce que c'est plus valorisant, plus gratifiant. Alors, s'il est possible de trouver le modèle supérieur, dans un état certes un peu moins bon, nous sommes

tentés de nous tourner vers cette dernière option. C'est une démarche compréhensible, mais dangereuse !

Avec une auto en parfait état, certes un tantinet moins prestigieuse, vous n'aurez jamais le moindre ennui et elle est quasiment garantie de prendre de la valeur à l'avenir. Celle en moins bon état peut receler quelques surprises dommageables. Gardons en tête que ces voitures doivent avant tout être un achat plaisir, et non se transformer en nid à ennuis ! Et pour ceux qui, à raison, souhaitent préserver leur argent, l'état actuel du marché le démontre : le parfait état est toujours recherché et reste cher, quoi qu'il arrive. Le parfait état, c'est un peu l'appartement dans le septième arrondissement de Paris. C'est cher, mais c'est LA valeur sûre de l'immobilier résidentiel.

> Deuxième erreur : l'entretien négligé

Ce sont souvent des voitures mal entretenues que les professionnels voient arriver. Rappelons que les pièces Porsche, même sur un modèle à 20 000€, ont été initialement conçues pour des voitures valant 100 000€. Donc lorsqu'il est nécessaire de remplacer quelque chose, le prix des pièces ne varie pas. Un prix bas, cela signifie souvent que l'entretien a été passablement négligé et qu'à un moment ou un autre, il vous faudra consentir de gros frais.

François Hannier rappelle que les voitures ne disposant pas d'un carnet d'entretien ou d'un dossier de factures complet sont assez opaques. « Il y a aussi des propriétaires qui se contentent de faire une vidange annuelle, et rien de plus. Certains font faire une petite révision et pensent avoir fait une grande révision, c'est assez dangereux pour le suivi d'une Porsche » Même son de cloche chez Stéphane Faure, qui se souvient d'une voiture qui lui a récemment été proposée : « On m'a présenté une 996 Carrera 4S avec 80 000 km. Son carnet n'a pas été tamponné depuis dix ans, le propriétaire aurait fait l'entretien lui-même. Certes, il y a des factures de pièces détachées commandées en ligne, mais sur des voitures de ce type, cela n'est pas suffisant. Le carnet et le dossier d'entretien sont un peu comme un carnet de santé : il suffit de l'ouvrir pour savoir où en est la Porsche en question. Moi-même, je tamponne le carnet d'entretien avec le tampon ZKS Motorsport. Comme cela, il y a un vrai suivi. » Nous continuerons de le répéter à nos lecteurs : un entretien soigné est l'une des clés d'une belle Porsche !

Faisons la comparaison avec un athlète de haut niveau : dans un cas, laissez un footballeur manger des kebabs, arriver en retard à l'entraînement et faire la fête une fois par semaine. Dans l'autre, notre footballeur observera une alimentation stricte riche en protéines, observera des pé-



Tous les modèles, sans exception, doivent être entretenus avec soin. C'est la clé.

riodes de repos disciplinées avec un entraînement minuté comprenant un échauffement rigoureux et une période de récupération. A votre avis, lequel deviendra champion du monde et lequel restera coincé sur le banc d'un petit club de Ligue 1 ? Eh bien pour une Porsche, c'est la même chose. Si vous voulez la meilleure, il faut la sélectionner, puis la traiter comme une future championne du monde. A l'appui de cette théorie, Philippe Michiels nous signale un phénomène moins connu, celui des pièces dites "adaptables" : « Si vous achetez de la pièce adaptable en provenance d'un fabricant généraliste pour une 996, il vous vendra la même pièce pour une Carrera 2 ou une Carrera 4. Il ne faut pas ! Une Carrera 2 et une Carrera 4 ont des pièces spécifiques : les plaquettes de freins sont de même

« Il y a aussi des propriétaires qui se contentent de faire une vidange annuelle, et rien de plus. »

taille mais les garnitures sont différentes. Chez le généraliste, la plaquette sera identique pour un Boxster et pour une Carrera 4, mais la qualité n'est pas identique. Quand je conduis avec du frein adaptable, je m'en rends compte au bout de 100 m, il n'y a pas de mordant. On peut se dire qu'utiliser une telle pièce, ce n'est pas bien grave. Mais à force de changer des pièces homologuées pour de l'adaptable, on dégrade passablement la voiture. Ce phénomène de pièces spécifiques a commencé avec les 964, quand Porsche a présenté ses premières versions Carrera 4. Il ne faut donc pas transiger, quelle que soit la génération. » Voici donc un point que nous ajouterons à notre check-list, que vous pourrez consulter à la fin de cet article, de façon à ne pas vous laisser piéger.



Une voiture soignée aura fait tous les bons entretiens dans les temps.

➤ Troisième erreur : une voiture accidentée

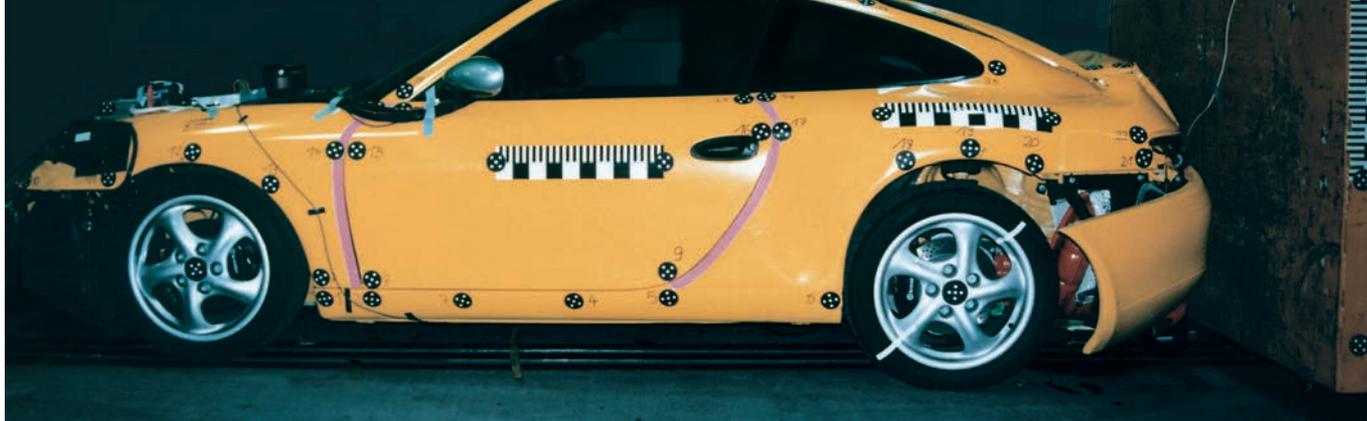
Les cas de voitures volées sont relativement rares, mais on trouve plus souvent des voitures qui ont souffert d'accidents. Philippe Michiels note qu'il y a beaucoup moins de 996 ou de 997 accidentées alors qu'on croise davantage de 964 ou 993 qui avaient souffert. La raison est que les voitures récentes sont vraisemblablement plus stables et moins sujettes à des accidents, d'autant que l'on roule moins vite. Mais ce n'est pas une raison pour baisser la garde, car on en trouve encore ! Il suffit pour cela d'écouter François Hannier :

« Récemment j'ai suivi une affaire où quelqu'un a fait l'acquisition d'une 997 cabriolet Phase 2 pour un budget d'environ 55 000€ (une Carrera S cabriolet coûte 76 000€ en parfait état, 62 000€ en bon état, NDLR). La voiture était belle, mais en allant la faire expertiser, on s'est aperçu qu'elle avait subi une collision, les joints n'étaient pas beaux. Il y avait donc eu un choc mal réparé. »

Certes, il y a des extrêmes, et nous parlons ici d'une voiture qui a subi un vrai choc. Il faut aussi se rassurer : une voiture qui a connu un choc, mais qui aurait été parfaitement

réparée et passée au marbre, avec dossier à l'appui, cela n'a rien de réhibitoire. Cela étant, Stéphane Faure nous a relaté des anecdotes concernant des 996 sur lesquelles beaucoup de petites choses étaient fatiguées ou défectueuses. Un klaxon inopérant, cela se remplace. Mais ajoutez à cela un toit ouvrant en panne, un point de carrosserie à reprendre, une jante grattée, des pneus usés, cela fait vite beaucoup de choses à refaire et beaucoup de frais. D'ailleurs, je me suis dit qu'il y aurait peut-être un bon coup à faire en achetant une voiture pas trop endommagée pour la faire réparer, mais Raymond Pinchemail m'en dissuade rapidement : « Si tu crois faire un bon coup, dis-toi qu'il y aura toujours des choses à faire refaire sur ta Porsche, et en définitive tu te retrouveras avec une Porsche refaite mais la voiture ne sera pas de première fraîcheur. Donc en conclusion, tu auras dépensé quasiment le même montant que pour une belle auto. Lorsque je reprends des voitures endommagées, c'est uniquement pour les pièces. » Le syndrome du sportif de haut niveau, encore. Il faut trouver une championne et faire en sorte qu'elle le reste.

Rassurez-vous, cette 996 a juste servi à un crash test. Certaines ont connu cela dans la vraie vie...



> Le kilométrage élevé, une erreur ?

Ah ça y est, on a peut-être trouvé une bonne affaire, et la plupart des professionnels sont unanimes à ce propos, à commencer par Raymond Pinchemail : « Ce n'est pas négatif, et c'est plutôt une bonne affaire si la voiture a été entretenue. Je rentre souvent des 997 avec 70 000, 90 000 km. J'ai préalablement vérifié qu'elles ont bénéficié d'un entretien soigné, ce sont des voitures saines qui donneront beaucoup de plaisir aux clients. Et ils pourront s'en servir sans avoir la hantise de leur mettre trop de kilomètres. »

François Hannier signale tout de même qu'il faudra faire un peu attention avec les Boxster ou les 996, voire les 997 sur lesquelles le roulement IMS a connu des fragilités. Soit la voiture a beaucoup roulé sans aucune casse et il est probable qu'elle n'en connaîtra jamais. Sinon, recherchez une voiture sur laquelle le roulement IMS a été fiabilisé. La plupart des clients de Mougins Autosport demandent à fiabiliser ce roulement par sécurité. Mais sinon, il n'y a pas de contre-indication à l'achat d'une voiture au kilométrage élevé.

Il reste tout de même une chose, c'est la réticence des clients, une réticence difficile à comprendre. Elle est simplement liée au fait que la voiture a beaucoup de kilomètres. Stéphane Faure a connu cette situation avec une 996 Carrera 4S en vente chez ZKS Motorsport : « J'ai proposé à la vente une Carrera 4S avec 135 000 km. J'ai fait tous les travaux dessus, elle est affichée 37 500€ et c'est l'une des moins chères sur le marché. En un peu plus d'un mois, je n'ai reçu que deux appels. Le marché est assez difficile. »

Voilà qui est étrange, car pour un prix assez attrayant, une fois n'est pas coutume, vous tombez sur une voiture en très bel état, révisée et garantie ! C'est le seul cas de figure (à part l'exception d'un propriétaire très pressé de vendre car il aurait besoin d'argent) où vous pourrez faire une belle affaire sous le prix du marché ! Reprenons la métaphore du sportif de haut niveau : une Porsche très bien entretenue avec beaucoup de kilomètres, c'est un peu comme Zidane à 34 ans. Il avait pris un peu de bouteille, mais il avait en-



Une Porsche qui roule est aussi une Porsche intéressante

core la capacité de faire basculer n'importe quel match, et il aurait pu jouer encore longtemps s'il l'avait voulu. Ce sera la même chose avec une Porsche, à condition qu'elle soit soignée ! La situation est similaire avec les anciennes, mais est un peu différente dans la mesure où le marché est encore en phase d'ajustement.

Vous aurez en plus la chance de pouvoir vous en servir sans aucune arrière-pensée. La bonne affaire !



Petit guide pour naviguer entre les pièges

> Un professionnel est-il vraiment plus cher ?



Les professionnels sélectionnent soigneusement leurs voitures.

En règle générale, passer par un professionnel coûte un peu plus cher. Est-ce absolument exact ? Pas nécessairement. Raymond Pinchemail m'a proposé un petit jeu : « Actuellement j'ai un Boxster S 987 de 2009 à vendre pour 41 800€. Il est couleur Macadamia, avec 72 000 km, le cuir étendu, les sièges chauffants et pas mal d'équipements. Je te laisse comparer mon prix et ce que tu pourras trouver sur les sites de petites annonces. » Fort bien, je relève le défi et pars rechercher sur un site d'annonces réputé que seul monsieur Sarkozy ne connaît pas. Premier constat : 80 à 90% des annonces sont publiées par des pros. Je trouve néanmoins un Boxster S Gris Météor de 2010, avec 68 000 km. Nous sommes donc dans les clous. Une fois n'est pas coutume, l'annonce est parfaitement rédigée, le vendeur semble très sérieux et affirme avoir un historique documenté. Nous sommes donc une nouvelle fois dans les clous. Le prix de ce Boxster vendu par un particulier ? 41 987€, soit quasiment le prix du Boxster d'AR Sport !

Je renouvelle l'expérience avec une 997 Carrera 4S phase 1 de 2007, Gris Atlas, avec 77 000 km au compteur, à vendre pour 53 800€. Cette fois-ci, j'ai un peu plus d'autos proposées par des particuliers. Voyons ce que j'ai sous la main : une 4S blanche pour 51 900€ avec 80 000 km en boîte Tiptronic, une Grise avec 120 000 km et le moteur changé à 105 000 km pour 50 000€, une Gris Foncé intérieur cuir bleu, avec plus de 100 000 km et affichée à 47 000€. Cette fois-ci, le pro est un peu plus cher, mais prenez un peu de recul et vous verrez que globalement, la voiture proposée par le professionnel est la plus intéressante. Oui, il y a bien une différence de prix, mais pour avoir pris le temps de décortiquer les annonces, l'auto d'AR Sport est la plus intéressante. Seule la 4S blanche semble être également une vraie belle auto, la Tiptronic justifiant la décote.

En somme, dans les deux cas, la proposition qui m'a été faite par le professionnel était très compétitive. Si nous revenons au Boxster, je pense qu'une rencontre approfondie avec le particulier m'aurait permis d'acheter la voiture. Mais pour le même prix, le professionnel me propose une garantie d'au moins six mois sur l'ensemble des parties mé-

caniques, je suis sûr que la voiture a été révisée juste avant la livraison, et en prime, il s'occupera des formalités administratives. Autant dire que je n'ai plus qu'à m'asseoir dans ma nouvelle voiture et démarrer, pour un prix quasiment similaire. C'est peut-être un peu plus cher, et nous venons de voir que même cela est sujet à débat. Mais vous payez la sécurité et la qualité du service. Un dicton anglais dit que si l'on paye des singes, on a des cacahuètes. Autrement dit, la qualité pour pas cher et rapidement, cela n'existe pas. Il y a toujours un compromis à faire, et il ne faut jamais faire celui de sacrifier la qualité. C'est un pari systématiquement perdant sur le long terme. Stéphane Faure rappelle lui aussi que les professionnels ne se contentent pas de mettre la voiture dans le showroom. Il y a un travail préalable de sélection des voitures, ainsi qu'un service fourni au client, ce qui justifie parfaitement le prix : « Les gens qui achètent veulent une garantie, ils veulent se rassurer, c'est normal. Avec cela, il faut comprendre que nous n'avons pas vrai-

« En somme, dans les deux cas, la proposition qui m'a été faite par le professionnel était très compétitive. »

ment de marge de négociation sur le prix. S'il n'y a rien à faire sur la voiture, il n'y a rien à négocier. Restons lucides, la voiture parfaite dans la combinaison de couleurs idéale avec zéro défaut n'existe pas. Sinon, c'est une GTS neuve à 150 000€ qu'il faut acheter.» Philippe Michiels rappelle par exemple qu'avant de livrer une auto, RSR Evolution effectue une révision dont on peut chiffrer le coût à près de 3 500€. Quand on voit que les prix affichés par les professionnels sont finalement assez proches de ce qui est affiché par un marchand généraliste ou un particulier, il n'y a plus vraiment de quoi hésiter...



Le réseau Porsche propose lui aussi d'excellentes garanties.

> Faut-il acheter en provenance de l'étranger ?

Toutes les belles voitures ne viennent pas forcément de France.



Ah l'étranger... Aller chercher une Porsche à l'étranger, on a parfois l'impression que cela revient à s'enfoncer dans la forêt de Brocéliande : on ne sait pas trop où l'on met les pieds et on se demande si toutes ces légendes sont vraies, à croire que l'on va finir par croiser le Roi Arthur et Merlin l'Enchanteur. Encore une fois, tâchons de faire la part des choses. D'abord, en admettant qu'il y a des clients qui rencontrent des problèmes en achetant à l'étranger. A ce titre, François Hannier raconte une anecdote glaçante : « Il y a quelques temps, j'ai connu le cas d'une 997 Phase 1 en Allemagne, rapatriée en France par le client. Et là, il n'a pas été en mesure de la faire immatriculer : au moment de faire la carte grise, l'administration lui a annoncé que le véhicule avait été détruit et n'existait plus ! On lui a dit que la voiture avait été victime de la tempête Xynthia, elle a été inondée et déclarée comme détruite. Après force recherches, nous avons découvert que la voiture en question avait été envoyée en Pologne et restaurée par un mécanicien qui a fait faire de faux papiers. » Bien, prenons un peu de recul. Ce que nous venons de raconter, c'est vraiment le pire du pire. Et François Hannier le dit bien : ce à quoi il faut faire attention dans ce cas, c'est d'obtenir des garanties sur la carte grise, ce qui évite le moindre problème. Car à côté de cela, tous les professionnels interrogés s'accordent à dire qu'ils voient passer de très belles autos en provenance de l'étranger, qu'elles arrivent d'Italie, d'Autriche ou d'Allemagne. Et il y a de mauvaises voitures en France comme partout ailleurs. Elles sortent toutes de la même ligne de production, il n'y a donc pas de quoi s'alarmer si la voiture est saine et bien entretenue.

Reste à traiter le cas de voitures hors Communauté Euro-



Gardons en tête que toutes les Porsche sortent des mêmes chaînes d'assemblage en Allemagne.

péenne (Suisse, Etats-Unis, Japon etc.). Pour ces pays, les règles, taxes et normes à respecter sont un peu plus coûteuses si vous importez une voiture en France. David Marciano, le gérant du spécialiste parisien Speed Star, possède une grande expérience dans l'importation de voitures en provenance de l'étranger. Il nous explique les démarches à suivre : « Pour toutes les voitures hors Communauté Européenne, il faut d'abord raisonner en prenant le prix d'achat ainsi que le coût total de transport de la voiture en France. Sur cette somme totale, vous devrez vous acquitter de 10% de droits de douane, plus 20% de TVA. Et dans certains cas, notamment pour les Etats-Unis, vous devrez consentir des frais de mise aux normes en vue d'obtenir le certificat d'homologation. Généralement, cela coûte aux alentours de 4 000€. »

Prenons l'exemple d'une 997 Carrera S que vous achèteriez 40 000\$ aux Etats-Unis. En tenant compte du taux de change actuel, elle vous coûtera 32 000€. L'ensemble des frais de transport, droits et taxes divers à payer, la facture totale est portée à quasiment 50 000€ pour une 997 américaine (voir le tableau explicatif plus bas). Soit le prix d'un vrai modèle proche du très bon état en France, mais avec beaucoup plus de risques. La conclusion de David Marciano à propos de l'importation de voitures hors de la Communauté Européenne, c'est qu'entre la quantité de tracasseries administratives, les risques liés au transport et les surcoûts liés aux taxes, ce type d'importation ne se justifie que pour des voitures vraiment très rares ou introuvables en Europe. Donc pour les vrais collectors ou pour une voiture que vous convoitez absolument, et avant tout, demandez un certificat de conformité au constructeur. En Suisse, vous ne paierez pas de droits d'importation et n'aurez pas de problème de mise aux normes, donc la situation est plus facilement envisageable. Reste que dans tous les cas, nous vous invitons à faire preuve d'une vigilance accrue, car les pièges seront plus difficiles à éviter en raison de la distance, et les recours quasiment impossibles.

LE VRAI COÛT D'ACHAT D'UNE VOITURE AUX ETATS-UNIS

Modèle	997 carrera S phase 1
Prix d'achat en \$	40 000\$
Prix d'achat en €	34 000€
Frais de transport	1 200€
Droits de douane (sur prix d'achat et frais de transport)	3 320€
TVA (sur prix d'achat et frais de transport)	6 640€
Frais de sortie du conteneur	500€
Frais de remise aux normes	4 000€
Prix total	49 660€

> A quel pro peut-on vraiment se fier ?

Nous l'avons évoqué au moment de comparer les prix des pros et les prix du marché, on trouve des spécialistes entièrement tournés vers la Porsche et des marchands plus généralistes faisant toutes les marques. A quel saint se fier ? Pas si simple, sachant que si l'on ne connaît pas trop le domaine, n'importe quel vendeur est capable de vous vendre monts et merveilles. Finalement, il y a un élément assez simple à surveiller. Un bon professionnel a un atout à protéger, plus que tout autre : sa réputation. Par conséquent, si vous rencontrez un professionnel actif dans le métier depuis dix ou quinze ans, il est très vraisemblable qu'il s'agisse d'un bon professionnel, surtout s'il est spécialisé dans le monde de la Porsche. Les marchands généralistes qui vendront toutes les marques ne sont pas pour

autant des charlatans, mais il vous faudra être un peu plus attentif. On croit trop souvent que le métier de vendeur de voitures est simple comme bonjour. On achète à 30, on vend à 35 et les moutons seront bien gardés. Non, trois fois non ! Ce métier requiert une vraie maîtrise, un réseau, beaucoup de travail et de sérieux. Vous réalisez un achat passion qui doit vous procurer du plaisir, ne négligez pas la réputation ou la qualité du professionnel. D'ailleurs, la plupart de ces professionnels ont passé du temps à travailler dans le réseau officiel. Au moment d'acheter votre Porsche, il ne s'agit pas d'acheter un paquet de céréales d'une marque de distributeurs pour éviter de payer la prime des grandes marques. Il s'agit de dépenser 40 ou 50 000€, soyez aussi rigoureux que s'il s'agissait d'acquérir une résidence principale.

Un professionnel réputé est un rayon de soleil pour tout acheteur.



> Le cas particulier des moteurs avant

Les moteurs avant sont un marché très difficile. Tous les professionnels avec qui nous avons échangé nous ont parlé de la difficulté de trouver des voitures soignées. Les Cayenne, plus particulièrement, car ils sont plus vieux et sont donc tombés à des prix dérisoires. On trouve aujourd'hui des Cayenne de première génération largement sous les 15 000€. Avec un peu d'acharnement, vous en trouverez même pour moins de 10 000€. Ce sont vraisemblablement des autos mal entretenues, et vous devrez consentir de gros frais sur ces voitures lourdes et dotées de gros moteurs. « Sur un Cayenne de première génération mal entretenu, on monte vite à 5 000€ de factures » insiste Raymond Pinchemail. Groupes ! C'est finalement assez compréhensible, car ce sont des autos très chères à entretenir et ce ne sont pas des véhicules passion, au contraire d'une 911. Cela signifie que les amateurs qui en font l'acquisition sont moins enclins à effectuer un entretien soigné. On trouve donc beaucoup plus d'épaves sur ce marché assez compliqué. Stéphane Faure souligne que les Panamera ne sont pas encore dans ce cas, « mais ce sera pareil dans 5 à 10 ans ».



Le Cayenne reste très cher à entretenir malgré son prix bas.

LA BONNE AFFAIRE DE LA PIÈCE D'OCCASION

Nous venons d'avertir le lecteur sur les dangers d'opter pour des pièces adaptables. Si d'aventure vous veniez à avoir besoin de pièces d'origine Porsche, il peut être intéressant de les rechercher d'occasion. La référence en la matière est RS Diffusion, dont le gérant David Perruisset en fait le commerce depuis des années. « Quand je reçois un client, soit il ne trouve plus les pièces chez Porsche, soit c'est une histoire de prix, RS Diffusion va

être moins cher », affirme le gérant. Son stock se ventile du simple phare au pignon de boîte, tout est possible. « Pourquoi se priver d'acheter de la pièce d'occasion si on peut la trouver en bon état ? » Interrogé sur le sujet des bonnes affaires, David Perruisset rejoint le reste de la profession en soulignant qu'il faut se tourner en priorité vers des voitures saines. Et cela concerne tous les constructeurs.

Alors que faut-il acheter ?

Bon, posons-nous un instant et tâchons de faire un petit bilan. Sauf exception, les voitures sous le prix du marché sont bradées pour une bonne raison. Si notre budget est un peu serré pour le modèle de nos rêves, mieux vaut ne pas s'acharner. Donnons le temps au temps, mieux vaut réaliser son rêve en s'offrant une Porsche un peu moins prestigieuse que de ne rien faire du tout. En économisant encore quelques années, vous pourrez la revendre pour celle dont vous avez toujours rêvé. L'ego est un très mauvais conseiller lorsqu'il s'agit d'acheter une Porsche. Tirons une première conclusion : un bon prix n'est pas une bonne affaire. La suite logique, c'est qu'il va falloir payer un peu plus cher. Mais gardons bien à l'esprit que ce montant un peu supérieur n'est pas une dépense, c'est un investissement ! Car pour ce prix, vous aurez une auto bien plus fraîche et plus désirable, qu'il sera bien plus facile de revendre à l'occasion, et vous verrez sûrement sa valeur s'apprécier.

Conclusion numéro deux : la qualité, c'est la clé. Mettons en pratique ce que nous venons d'apprendre, mettons notre ego de côté et posons-nous la question qui fâche : ai-je assez de maîtrise et de culture automobile pour acheter seul ma Porsche ? Restons humble, la réponse sera vraisemblablement non, et il n'y a aucune honte à cela. Le mieux est donc de passer par un pro ou même par le réseau officiel. La réputation du réseau n'étant pas à faire, si vous passez par un spécialiste indépendant, assurez-vous qu'il ait pignon sur rue depuis plusieurs années. Nous en venons à notre dernière conclusion : un professionnel devant défendre sa réputation par-dessus tout, renseignez-vous sur le sérieux du professionnel avec lequel vous souhaitez travailler. Si vous gardez à l'esprit tous ces critères, et que vous gardez la tête froide, vous réaliserez une très bonne affaire : une voiture très saine, au prix du marché, qui ne vous causera aucun problème et dont la valeur va se maintenir dans le temps. La meilleure affaire que l'on puisse espérer...

BIEN RÉAGIR FACE AUX PIÈGES D'UNE VOITURE

L'acheteur (vous)	Si oui	Si non
Ai-je assez de temps pour aller voir une dizaine de voitures avant de trouver la bonne ?	Vous pouvez envisager de rechercher votre Porsche seul ou de venir plusieurs fois chez votre spécialiste.	Passez par un professionnel, c'est son métier.
Ai-je assez de culture et de connaissances dans le monde de l'automobile pour réussir mon achat tout seul ?	Vous pouvez envisager de rechercher votre Porsche seul.	Ne vous lancez pas tout seul, restez humble.
Suis-je à la recherche d'un modèle inaccessible en très bon état dans mon budget ?	Restez humble, recherchez un modèle que vous puissiez trouver en très bon état.	C'est bien, vous êtes sur la bonne voie !
Le professionnel	Si oui	Si non
Le professionnel est-il actif depuis longtemps ?	C'est un bon signe.	Soyez très vigilant sur sa réputation et ses compétences. Méfiez-vous s'il s'agit d'un vendeur multi-marques.
Prenez le temps de faire connaissance avec lui	Si votre intuition est qu'il ne vous inspire pas, n'insistez pas. S'il vous inspire confiance, préservez votre esprit critique, mais vous êtes sur la bonne voie.	
La voiture	Si oui	Si non
Est-ce une voiture hors de la Communauté Européenne ?	Soyez très vigilant, évitez les Etats-Unis. A envisager avant tout si vous achetez une Porsche rarissime.	C'est bon signe, il n'y a pas à s'inquiéter si la voiture est saine.
Le professionnel est-il en mesure d'effectuer les démarches pour me fournir les papiers du véhicule ?	Très bien, vous devez disposer des papiers avec la voiture.	C'est un point très problématique qui peut dissimuler une mauvaise surprise.
Le dossier d'entretien	Si oui	Si non
Le carnet est-il à jour	Parfait. Vérifiez à quoi correspondent les tampons d'entretien (des vidanges uniquement, cela n'est pas suffisant).	C'est un premier point noir. Vérifiez doublement le dossier de factures.
Les factures sont-elles disponibles ? Y a-t-il une cohérence dans l'ensemble des factures, avec les entretiens à jour et faits aux bonnes périodes ?	C'est très bon signe, vous êtes en présence d'une Porsche soignée.	C'est assez embêtant, sans historique, on ne peut avoir aucune certitude sur la qualité de la voiture.
Les pièces achetées sont-elles des pièces d'origine Porsche (même si elles sont d'occasion) ou homologuées par Porsche (les pneus notamment) ?	Parfait, la voiture est soignée.	Cela signifie probablement que la voiture a été entretenue sur un petit budget, donc avec négligence.

Guide
d'achat

997

Carrera S Phase 2



« La 997 S phase 2 ? Dès qu'on en rentre une en show-room, elle ne reste pas longtemps ! »
Parole de professionnels. Voici donc une 911 très appréciée, très recherchée, et qui est pourtant tout sauf une rareté. Il faut dire qu'elle a (presque) tout pour elle. Il était grand temps de lui accorder un guide d'achat !

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY



Comment ça, le guide d'achat sur la 997 S phase 2 n'a pas encore été fait ? Et bien non. C'est que, dans une année, il n'y a que 12 mois, donc 12 numéros de Flat 6, donc 12 guides d'achat.

Et qu'il faut bien plaire à tout le monde, en faisant tourner les générations. Il y a eu tant et tant de versions de la 911 qu'il est bien difficile de parler de toutes, mais nous nous y efforçons, petit à petit. Un peu de patience... L'heure est donc venue de se pencher en long, en large, et surtout en travers, sur l'une des 911 les plus appréciées de l'histoire, la 997 S phase 2, une petite merveille de technologie et d'esthétique, un concentré de dynamisme, qui a tout de suite rencontré son public, comme l'avait fait avant elle la phase 1. Mais en mieux encore...

PEU D'OPTIONS, LA BONNE IDÉE

On se plaint souvent, à propos des Porsche, que leur liste d'options est longue comme un jour sans pain. C'est vrai, mais en même temps, Porsche défend sa position en disant que rien n'oblige le client à tout prendre, préférant lui laisser le choix, sans rien lui imposer. Soit. Il faut croire que le premier acheteur de cette 997 S a retenu la leçon, car il n'a choisi que l'essentiel, voire le strict minimum : boîte PDK, Sport Chrono Plus, toit ouvrant, et modules de navigation. Point barre. Plus tard, elle a reçu les jantes Sport Design, qui l'équipent aujourd'hui, plus élégantes. La couleur ? Une des teintes proposées en série, le blanc Carrara. L'intérieur ? Sièges de série, avec cuir partiel bleu Abyss. Nous ne cessons de le dire, mais aller à l'essentiel quand on commande une Porsche neuve, c'est une très bonne idée ! Cela vous permet de ne pas partir dans des délires financiers, et d'avoir le principal : la 911, avec son moteur, et son châssis. A mes yeux, il ne manque qu'une chose sur cet exemplaire : le régulateur de vitesse, mais on peut toujours le rajouter. Et peut-être l'échappement sport, même si on sait que celui-ci ne présente qu'un intérêt modéré sur les phases 2.

Cette 997, nous l'avons trouvée au Centre Porsche Sonauto de Lille, la preuve qu'on y découvre toujours des 997 à la vente, mais comme évoqué plus haut, elles n'y restent pas bien longtemps. Un grand merci à eux, et notamment à Frédéric Djekerdjian, qui a récemment repris la direction de ce Centre, en droite ligne de Reims.

Les 997 blanches ne sont pas si fréquentes, sans être rares. En cette glaciale mais très ensoleillée journée de fin février, je me dis que ce blanc immaculé est de circonstance, d'autant que le carrara est très lumineux. De toutes façons, il n'y a pas une couleur qui n'aille pas à la 997, et je n'ai jamais caché avoir un faible pour cette génération, particulièrement en phase 2. Je lui trouve un →

1. Des formes parfaites pour une 911 frôlant la perfection

2. La forme des feux, qui marque un arrondi vers le bas, est l'un des signes les plus distinctifs des phases 2

3. Ces doubles sorties sont celles de l'échappement de série

4. Rien de nouveau côté aileron. Le monogramme est couleur titane sur la S

5. Le moteur a complètement changé, et ne traîne plus les défauts du passé. Il sort 385 ch, Un nouveau système d'injection directe apparaît sur les phases 2





UN PEU D'HISTOIRE

C'est assez rare pour être signalé, la présentation presse (à Stuttgart) de la seconde génération de 997 ne suivra que de quelques jours l'envoi des premières photos et communiqués, au mois de juin 2008.

Les modifications esthétiques, comme souvent lorsqu'il s'agit d'une phase 2, sont minimes, mais suffisamment importantes pour qu'un porschiste expérimenté puisse facilement la distinguer, surtout de l'arrière. Mais commençons par l'avant, où l'on découvre un **nouveau bouclier, avec des entrées d'air plus larges, et une intégration différente des feux de jour, désormais à leds**. De profil, c'est moins évident, sauf à noter les **nouvelles jantes, et les rétros plus grands**. Quant à l'arrière, c'est donc là qu'il faut chercher la principale modification, disons la plus visible, avec le **nouveau dessin des feux, formant un arrondi par le bas, et une intégration différente des sorties de pot**. **A noter que les feux bénéficient également d'un éclairage à leds, très élégant**. Pas de révolution à l'intérieur non plus, si ce n'est une console centrale redessinée pour laisser place à un PCM plus grand (écran de 6"5).

Le moteur est toujours un 3,8 litres, mais n'a plus rien à voir avec l'ancien. On peut parler de nouveau bloc, plus léger de six kilos, où tout a été totalement redessiné.

Il présente la particularité, essentielle, d'être conçu à bloc ouvert au lieu d'être fermé, les chemises des cylindres étant totalement insérées. **Cela permet au moteur d'éviter tout déjaugage, entre autres**. Dans ce nouveau bloc, même la cylindrée a changé, passant de 3824 cm³ à 3800 tout rond. On apprend avec bonheur qu'il n'a plus d'arbre intermédiaire, un beau progrès sur le plan de la fiabilité. De plus, il reçoit le DFI, Direct Fuel Injection, permettant à l'injection de se faire directement dans la chambre de combustion, là où, auparavant, elle s'opérait dans la tubulure d'admission. Le DFI permet une optimisation générale, et a même permis d'augmenter le taux de compression à 12,5 : 1 au lieu de 11,8 : 1 sur l'ancienne. Il délivre une puissance de 385 ch à 6500 t/mn, soit 30 ch de plus obtenus 100 t/mn plus bas, et un couple de 420 Nm à 4400 t/mn, soit 20 Nm de plus obtenus 200 t/mn plus bas.

Mais la vraie révolution, la raison d'être de cette phase 2, est dans la boîte de vitesses ! Ou plutôt dans la nouvelle option boîte PDK, qui supprime et entérine la Tiptronic. PDK, pour Porsche Doppelkupplungsgetriebe, c'est une boîte automatique présentant l'avantage d'avoir un double embrayage. **Porsche n'a d'ailleurs jamais utilisé le terme boîte automatique**, lui préférant celui de boîte

mécanique subdivisée en deux boîtes partielles et d'une unité de commande hydraulique, ou, plus simplement, de boîte robotisée. Passons... Dans les faits, vous n'avez bien que deux pédales, et un levier ne comportant que quatre possibilités : P pour Parking, R pour marche arrière, N pour point mort, et D pour Drive (tout automatique). On peut cependant le basculer sur la gauche et passer en mode manuel, soit au levier, soit au moyen de boutons placés au volant. Dans les deux cas, il faut pousser levier ou boutons pour monter les rapports, et les baisser pour redescendre. **Concrètement, une boîte PDK est donc composée de deux embrayages**, l'un prend en charge les rapports impairs plus la marche arrière, l'autre les rapports pairs. Si bien que lorsqu'un embrayage est en fonction, l'autre est déjà en réserve, ce qui permet de passer tous les rapports en pleine charge sans coupures. La vitesse de passage des rapports est 60% plus rapide que celle d'une Tiptronic, et la PDK pèse 10 kg de moins, que des avantages...

Côté châssis, rien de bien nouveau, on ne parle que de réglages modifiés et de freins mieux refroidis.

La 997 S phase 2 sera produite sans modifications jusqu'au millésime 2011 inclus, soit trois années.



Intérieur cuir partiel en bleu Abyss



1

L'aménagement intérieur des portes n'a pas changé



2

Toujours fonds de compteurs blancs pour la S. Notez l'indicateur de rapports de boîte, comme pour les Tiptronic



3

Le PCM, plus grand, est devenu tactile



4

Les touches sport et sport plus font partie de l'option Chrono Sport Plus, et gèrent la boîte PDK de manière plus sportive. Si on appuie sur l'une d'elles, cela enclenche le PASM en mode sport (troisième bouton), mais on peut le débrancher



5

Le PSM est toujours déconnectable



9

10

11



8

La partie visible de l'option Chrono Sport Plus !



9

Le porte-gobelets peut aussi servir de porte-coyote !



10

Il s'agit ici des sièges de série



6

La boîte PDK a rencontré un énorme succès, et le design du levier est très réussi !



7

On peut passer les rapports avec ces boutons au volant, en poussant pour monter une vitesse, et en tirant pour la descendre



11

Jusqu'à l'âge de 10 ans, le paradis des enfants

parfait équilibre de ligne, un petit air trapu bien 911, des rondeurs là où il faut, tout comme on aime. Quelques éclairages à leds, des jantes qui vont bien, et des feux arrière délicatement arrondis lui donnent une vraie identité, et je continue de penser que ces 997 sont mieux réussies que les 991, sous certains aspects. Plus exactement, les 991 ont donné un petit coup de vieux aux 997, mais ce coup de vieux leur va admirablement bien. En revanche, je ne suis pas très fan des protections latérales noires, ajoutées après coup, et qui tranchent trop, d'autant plus que la S n'est pas une version large. Ceci dit, cela m'a perturbé en la voyant au début, puis je m'y suis très vite habitué. Chacun ses goûts, de toutes façons...

TOUT EST DANS LA BOÎTE

Evidemment, quand on fait un guide d'achat sur une 997 phase 2, le grand sujet de conversation, c'est la boîte. Elle en a fait couler, des litres d'encre, celle-ci ! Notez au passage que nos guides ont changé d'axe depuis que nous traitons ces modèles. Jusqu'à la 997 phase 1, tous les guides d'achat sont réalisés avec des 911 en boîte méca, plus, séparément, un guide sur les Tiptronic ou Sportomatic. 70% à 80% de la production des 997 phase 2 et 991 étant sorties en PDK, nous procédons donc à l'inverse : un guide normal est traité avec les PDK, et nous en ferons des séparés pour les boîtes méca, par générations. Mais revenons à nos moutons, ou plutôt à notre boîte. Je me souviens parfaitement des comparatifs que nous avons faits à l'époque entre les deux boîtes, avec un avis purement objectif, reconnaissant que la PDK était en tous points supérieure à la méca. Mais que, côté plaisir, rien ne valait un bon vieux manche ! Les années ont passé, aurais-je vieilli, toujours est-il qu'aujourd'hui, si j'avais à acheter une 997 normale, je choisirais plutôt une PDK, tant elle a fini par conquérir les plus récalcitrants d'entre nous par son efficacité et sa sportivité, et même par le plaisir qu'elle offre. En même temps, je serais tout autant ravi de rouler avec une boîte traditionnelle, qui reste un modèle du genre sur les 997, mais j'aurais, aujourd'hui, une petite préférence pour la PDK. A une seule condition, totalement indispensable : qu'elle dispose de l'option chrono sport plus, avec les boutons sport et sport plus. Sinon, sans cela, une PDK est une merveilleuse boîte, mais ce n'est jamais qu'une super Tiptronic. Elle ne prend son sens, quand on aime vraiment profiter de sa 911, qu'avec ces touches sport et sport plus. Encore aujourd'hui, je reste étonné par la sportivité du mode sport plus, qui a d'ailleurs (hélas) été calmée sur les 991. Il est vrai qu'ils avaient fait fort, car le mode sport plus est ni plus ni moins qu'un mode circuit. Sur routes, c'est une délicieuse tuerie, et on ne peut même pas envisager de traverser une agglomération sur ce mode, la boîte se remettant en première ! Mais dès

1



1. De quoi ranger quelques bagages !

2. Le toit ouvrant est toujours très apprécié

3. Les jantes Sport Design étaient en option

4. Incontestablement un très grand classique de l'histoire de la 911



2

3

qu'il y a du vrai sinueux qui déchire et qu'on a la possibilité de se lâcher, alors là le sport plus est un régal, bien plus efficace et sportif que ce que vous pourriez faire avec une boîte manuelle...

A LA MODE DE CHEZ VOUS

Quand on roule dans une 997 S ainsi équipée, on se retrouve donc avec de multiples possibilités, côté utilisation de la boîte. Soit vous promenez vos enfants en bas âge, et vous restez tranquille sur le mode normal, soit vous avez envie de vous amuser gentiment, avec un rythme rapide cool, et vous passez sur le mode sport, soit vous êtes tout seul (ou très bien accompagné !), et vous avez envie de vivre le grand frisson, sur une petite route sinueuse et déserte, et là, vous appuyez sur le bouton sport plus. C'est tout l'intérêt de la PDK. Mais ce n'est pas tout : vous pouvez ensuite choisir de rester sur le mode drive et de laisser la boîte travailler toute seule, ou d'utiliser le mode manuel, soit avec le levier, soit avec les boutons au volant. Ou, mieux encore, avec les palettes, si vous les avez (les modèles équipés sont relativement rares). Ce sera vraiment à vous de voir, et de faire votre choix, mais si vous nous lisez régulièrement, vous savez ce que nous en pensons : rien →



4

QUELQUES CONSEILS

Il y avait huit Porsche 997 S phase 2 à vendre dans notre dernier numéro.

Aucune dans le réseau, sept chez des spécialistes indépendants, une chez un particulier. Nous vous le disions, elles sont plutôt rares dans le réseau : à l'heure d'écrire ces lignes, il n'y en avait que quatre pour toute la France, dont notre blanche. Bonne nouvelle, sur les huit exemplaires de notre dernier numéro, il y en avait deux jaunes ! Pourtant, comme vous l'explique par ailleurs Dominique Maroni, les couleurs vives sur cette génération ne sont pas monnaie courante. Autre bonne nouvelle, le kilométrage moyen de ces huit 997 était de 93 000 km, pour une fois un chiffre plutôt cohérent, et qui démontre qu'il y a des exemplaires qui roulent. Ce qui nous permet de vous donner de suite un premier bon conseil : avec la 997 S phase 2, l'important c'est la configuration, et l'état. Car côté fiabilité, elle a tout bon, aucun défaut récurrent signalé, il s'agit d'une vraie 911 au long

cours, comme on les aime. Du coup, profitez-en, et n'hésitez pas à acheter, si le prix est à l'avenant, un exemplaire vraiment kilométré, même avec bien plus de 100 000 km, ce sera pour vous l'opportunité de rouler dans une super 911 à moins cher, et sans soucis.

Côté options, les plus demandées restent le régulateur de vitesse, le toit ouvrant, les radars de recul et les modules de navigation, mais ceux-ci commencent à sérieusement vieillir et ne plus présenter beaucoup d'intérêt, même si nous sommes sur une nouvelle génération de PCM à écran tactile. L'échappement sport ? Bah, pour une fois, j'ai envie de vous dire que c'est toujours mieux de l'avoir, mais qu'il n'est pas non plus indispensable, vu que sa sonorité n'a rien d'exceptionnel. Côté jantes, à vous de voir celles que vous préférez...

Et puis, bien sûr, il y a la PDK ! Si vous en voulez une ainsi équipée, vous n'aurez pas de mal, puisque la plupart l'ont. Ce sera beaucoup plus difficile si vous cher-

chez une boîte manuelle, mais avec un peu de persévérance, vous la trouverez sans trop de problèmes. Côté PDK, nous recommandons vivement l'option chrono sport plus, pour les raisons évoquées par ailleurs. Ne prenez un exemplaire qui n'en est pas équipé que si vous n'êtes pas un fondu de conduite sportive, ce qui est tout à fait respectable. Ensuite, idéalement, les palettes sont toujours mieux que les boutons au volant, sans non plus que cela révolutionne quoi que ce soit.

Quant aux options freins céramique et X51, elles sont plus prestigieuses que réellement intéressantes, surtout en matière de coût (pour les freins). Un kit X51 ne doit pas justifier une grosse surcote, même s'il y en aura toujours une.

Un dernier conseil : si vous voyez un modèle en vente qui vous plaît, ne tournez pas 107 ans autour du pot, et hâtez-vous : les 997 S phase 2 ne restent pas longtemps en vente !



1

ne vaut le Drive, en sport ou sport plus, car elle fera tout plus vite et mieux que vous, et surtout vous n'aurez aucune question à vous poser, en vous concentrant uniquement sur la conduite. Je me suis toujours dit que tant qu'à avoir une boîte intelligente, autant en utiliser toutes les compétences. Si je veux passer les vitesses moi-même, je choisis une boîte manuelle. Mais si je prends une PDK, c'est justement pour jouer de son immense potentiel. A mes yeux, rien ne vaut le mode Drive, qui permet d'oublier totalement la boîte. A la rigueur, sur un freinage appuyé, si vous avez envie de descendre un rapport de plus, vous pourriez toujours la faire avec boutons ou palettes, sachant qu'elle se remettra ensuite en mode automatique au bout de 8 secondes. Dès lors, quel intérêt d'utiliser le mode manuel ? Ce n'est bien évidemment que mon humble avis, et vous avez tout à fait le droit de penser et d'agir autrement, c'est ça la liberté ! Certains préfèrent jouer des manettes, cela leur donne l'impression de conserver la maîtrise totale, chacun son truc. J'ajouterai encore que les accélérations en mode sport plus (mais aussi en sport) sont sublimes en PDK par les secousses générées à chaque passage de vitesse (attention, d'ailleurs, quand la chaussée est glissante, mieux vaut garder le pied léger). Et que dire du launch control ? Cette géniale invention offre la possibilité d'être littéralement catapulté en avant sur des départs arrêtés. Le genre de gadget totalement inutile qu'on adore,



2



3

1. Le blanc Carrara était une teinte de série
2. Les rétros sont plus grands
3. Ces protections latérales ont été ajoutées ultérieurement

d'autant plus qu'il n'est destiné qu'au plaisir. Une sorte de point G de la 911... Et puis, rappelons-le, la PDK a permis d'améliorer les performances de la 997 ! Et pas qu'un peu ! Deux dixièmes plus rapide sur un km départ arrêté, tel est l'écart entre les deux boîtes. C'est bien mieux encore avec le mode sport plus : 5 dixièmes plus rapide qu'une boîte méca ! Soit, dans ce cas, un chrono de 22"4, contre 22"9. Il faut dire, pour être tout à fait objectif, qu'il est plus facile de faire un chrono sur un départ arrêté quand on peut utiliser le launch control, comparativement à la même opération en boîte manuelle, où il faut faire attention de ne pas faire crier l'embrayage. Mais si l'on regarde notre tableau des chronos, toujours réalisé voiture roulante, on constate quand même de vrais écarts, même si nous n'avons jamais eu l'occasion de chronométrer une S en boîte manuelle. Ajoutons, pour terminer sur ce chapitre, que la PDK permet aussi de bien faire baisser la consommation : 10,2 litres →

Du style et des couleurs

PAR DOMINIQUE MARONI

Puissance améliorée, boîte PDK, consommation réduite, la 997 Phase 2 joue la carte de l'innovation et de l'économie. « Conformément à la réputation des Souabes qui passent pour travailleurs, innovants et économes » écrivait le journal Die Welt. On dit également qu'ils (les Souabes) détestent « ceux qui préfèrent paraître qu'être. » La discrétion affichée par la 911 serait donc issue d'une vertu congénitale de ses géniteurs ?

DESIGN : Être plutôt que Paraître...

C'est Michaël Mauer, directeur de Style Porsche depuis 2004 et son équipe, qui ont travaillé au restyling de la 997. Avec un soliste, Matthias Kulla, qui donne quelques détails sur la genèse de l'exercice. « Cabriolet, Coupé et Targa, au delà de toutes les différences apparentes, il existe certains détails qui fondent le tempérament de chacune. La carrosserie de la Targa dépasse de 12 mm la hauteur du Coupé. L'important, pour toutes les 911, est qu'il ne s'agisse pas d'une carrosserie voyante. » précise le designer. Ainsi, la discrétion est-elle inscrite au cahier des charges de la 911 lors des changements de générations. C'est le haut (la ligne supérieure) qui différencie les modèles de la gamme 911. Sur le Coupé, les vitres latérales arrière possèdent l'arrondi caractéristique. « En général, le Cabriolet est toujours le projet phare quand il s'agit de repenser la carrosserie des 911. Concernant le Coupé, le défi est de respecter l'héritage des formes des premières 911. » explique Matthias Kulla. Défi réussi ! La silhouette du modèle historique saute aux yeux. Conclusion : « Il est toujours possible de faire mieux, tout en préservant l'héritage « Souabe » de la 911, « Être plutôt que Paraître ».

COULEURS : Rendez vous dans 10 ans...

La 997 phase 2 bénéficie de nuanciers larges (17 coloris) et variés. Parmi les plus réussis dans l'histoire chromatique de Porsche. Hélas (pour les amateurs de diversité), qui n'ont pas rencontré leurs publics, pour employer le langage politiquement correct du cinéma. Quelques photos ci jointes seront plus parlantes que des paroles. Avec un bonus, une 997 Carrera S Orange Pastel... vue sur les routes françaises !

Millésime 2009

Extérieur

Teintes unies : Noir ; Rouge Indien ; Blanc Carrara ; Jaune Vitesse.

Teintes métallisées : Noir Basalte ; Gris Arctique ; Bleu Nuit ; Rouge Rubis ; Macadamia ; Gris Météor, Bleu Aquatique ; Vert Racing.

Teintes spéciales : Crème ; Argent GT ; Gris Atlas ; Vert Malachite ; Or Boréal.

Intérieur

Teintes de série : Noir ; Gris Pierre ; Beige Sable ; Bleu Alysse.

Teintes spéciales et bicolores : Terracotta ; Cocoa ; Noir et Terracotta ; Noir et Gris Pierre ; Noir et Beige Sable.

Cuir Naturel : Gris Foncé ; Brun ; Rouge Carrera.

Millésime 2010

Extérieur : Idem 2009

Intérieur : Idem 2009

Millésime 2011

Extérieur :

Teintes unies : Idem 2009

Teintes métallisées : Noir Basalte ; Bleu Aquatique ; Vert Porsche Racing ; Macadamia ; Marine ; Gris Météor ; Bleu Glacier ; Gris Platine .

Teintes spéciales : Crème ; Argent GT ; Gris Atlas ; Rouge Rubis ; Améthyste.

Intérieur : Idem 2009.



997 Vert Malachite



997 Aqua Blue



997 Bleu Glacier



997 Nordic Gold



997 Orange pastel



pour une PDK, 10,6 litres pour une manuelle. Autant d'avantages qui pèsent en faveur de la modernité...

QUELLE SANTÉ !

Vous remarquerez que nous avons accordé une place bien plus importante que d'habitude à ces histoires de boîte. Normal, c'est la vraie nouveauté de cette phase 2. Mais ne passons pas sous silence le reste de ses qualités, notamment son moteur, qui reste un modèle du genre : les 385 ch sont tous là (je les ai comptés, il n'en manque pas un !), et bien servi par la PDK, il explose de générosité en permanence, dès qu'on le sollicite. Dommage qu'il ne soit pas un peu plus musical, et que l'échappement sport, quand on l'a, ne soit

Parmi ses points forts : une fiabilité hors pair

pas plus percutant, c'est bien là un des rares défauts de cette génération, mais rassurez-vous, il sait se faire entendre, surtout quand on met le mode sport plus !

Quant au comportement, on retrouve tout ce qu'on aime des 997. S'il n'y a pas de routes très excitantes dans le Nord autour de Villeneuve d'Ascq, j'ai suffisamment de grands et merveilleux souvenirs au volant de modèles identiques, sur toutes sortes de parcours, et ce ne fut, à chaque fois, que du bonheur. Ce qui est amusant, c'est que, aujourd'hui, quand on monte dans une 997 S, l'habitacle semble déjà avoir vieilli, tant on s'est vite habitués aux consoles centrales des 991. Mais pour le reste, elle est toujours capable d'envoyer du lourd, et même du très lourd. Confortable en →

FLAT 6 CHRONOS

CARACTÉRISTIQUES	997 CARRERA S PDK PH2	997 CARRERA S PH1	991 S PDK PH1	997 GTS	997 CARRERA 4S PH 2
Puissance	385 ch	355 ch	400 ch	408 ch	385 ch
Poids/Puissance	3,77 kg	4 kg	3,53 kg	3,48 kg	3,84 kg
Jantes	19"	19"	20"	19"	19"
Temp. extérieure	17°	18°	5°	17°	17°
80 à 150	5"9	6"4		6"3	6"
80 à 150 Sport			5"5		
80 à 150 Sport +	5"7		5"4		
100 à 200	10"8	11"3		11"3	10"7
100 à 200 Sport			10"3		
100 à 200 Sport +	10"2		9"8		
Stadium	1'20"3	1'21"6	1'32"3 ⁽¹⁾	1'20"9	1'20"9

1 - Pluie sur sol froid



L'ESSAI D'ÉPOQUE

Sport auto n°559, août 2008, il s'agit d'un spécial essais, dans lequel on trouve, notamment, le premier essai de la 997 S, boîte PDK, avec, c'est amusant, un exemplaire strictement identique à celui de notre guide d'achat, y compris les jantes !

L'article, sur 6 pages, est signé Julien Diez, et il est titré "Indétrônable". En voici l'introduction : "Tout le gratin automobile rêve de lui faire la peau, mais la quadragénaire n'a pas dit son dernier mot. Les quelques retouches esthétiques trahissent l'arrivée de nombreuses évolutions techniques, dont deux majeures : l'injection directe et la boîte robotisée à double embrayage. Le bénéfice ? 22"9 au km départ arrêté !" Se réjouissant de voir que "la reine des GT n'est pas prête à céder son trône,"

l'auteur en dresse un portrait plutôt flatteur : "Le temps passe vite, mais il semble n'avoir aucune prise sur cette tortue géniale, qui continue de nous faire les yeux doux et d'enfiler une carapace atypique, lestée par l'irremplaçable flat 6 en porte à faux. Loin d'être rétrograde, la 911 sait même jouer les fashion victims, comme le prouvent ses nouvelles optiques à diodes, soulignant son regard à la manière d'une Turbo ou garnissant ses feux arrière, plus effilés et attristant la poupe."

Vient ensuite le temps du descriptif tech-

nique. A propos du moteur, il écrit : "A l'usage, la légèreté et l'allonge du flat 6 sont encore renforcées, mais les montées en régime semblent plus linéaires que celles de son prédécesseur. Traduction : ça pousse tout le temps, de 1500 t/mn jusqu'au rupteur ! Les rôles caractéristiques, eux, répondent toujours présents à bas régime, mais le moteur s'éclaircit rapidement la voix, plus étouffée qu'auparavant dans l'habitacle." Reste à constater que les chronos de la 997 S atomisent la concurrence ! Venons-en à la boîte PDK : "Globalement, sa rapidité et sa réactivité dans les modes les plus sportifs supplantent celles d'une DSG. Cette dernière reprend toutefois le dessus avec une douceur et une fluidité accrue. En Drive, la gestion hésitante de la PDK génère de nombreuses frictions pénalisant l'agrément et change constamment de rapport, quitte à naviguer à la limite du sous-régime, pour abaisser la consommation. Vous pouvez ainsi vous retrouver en 7ème à 75 km/h, à moins de 1500 t/mn... A titre d'exemple, à la même vitesse (régime stabilisé), le mode sport conserve la sixième, tandis que le sport plus (interdisant l'accès au 7ème rapport), rétrograde en 3ème. Cette boîte se déguste donc dans les modes sportifs, où la gestion excelle, surtout en sport plus, à tel point que l'on peut délaissier le levier ou

les boutons sur le volant. D'autant que l'un est monté à l'envers (rétrogradage vers le bas) et que les autres se rapprochent trop des commandes Tiptronic décoratives... Et guère pratique lorsqu'on se bat au volant. Dommage. Autre regret, pied au plancher (kick-down compris), les rapports s'enchaînent sans votre approbation en mode manuel.

Pour résumer, la 997 revisitée innove surtout par son ensemble moteur à injection directe/boîte motorisée.... Côté comportement, le compromis obtenu est étonnant, tout en conservant le même niveau d'efficacité. Comme d'habitude, le mode est à réserver aux routes ultra-lisses. Pour le reste, le manuel de la 911 n'a pas changé, le train avant allégé demande à être chargé pour une inscription optimum, en finesse pour ne pas réveiller le correcteur de trajectoire qui se réenclenche à l'amorce d'un blocage de roues. Si l'opération réussit, l'arrière se place gentiment et il ne reste plus qu'à remettre les gaz, sans arrière-pensée, tant la motricité est fabuleuse. Et tout cela avec une dose de facilité, un feeling optimum et un plaisir maximum...

Que demander de plus ? Que ces propos soient toujours d'actualité lors de son centenaire d'une part, et, surtout, que la 911 conserve ses immuables singularités. Elle nous enterrera tous..."

*« Dès qu'il y a du vrai
sinueux qui déchire et
qu'on a la possibilité
de se lâcher, alors là le
sport plus est un régal,
bien plus efficace et
sportif que ce que vous
pourriez faire avec une
boîte manuelle... »*



utilisation normale, sécurisante, performante, elle peut se transformer en véritable sportive sur simple demande, avec une fougue qui offre un plaisir fou. Et le PASM est juste parfait, à condition de ne pas appuyer sur la touche sport tant qu'on roule sur route, car elle devient alors nettement trop ferme. A la limite, il faudra se cracher un peu plus dans les mains qu'avec une 991, mais au moins, la limite, on peut encore l'atteindre, ce qui n'est plus le cas avec les derniers modèles. PSM débranché, mode sport plus enclenché, la 997 S peut devenir très rock'n roll, très joueuse, mais en conservant une rigueur absolue et tout le sérieux d'une grande. Si on ajoute à ce tableau quasi parfait une fiabilité à toute épreuve, on comprend que cette génération soit aujourd'hui très recherchée. Dommage que son prix reste élevé, mais c'est un peu la rançon du succès... ●

Un grand merci au Centre Porsche Sonauto Lille pour le prêt de cette 997 S. Elle était à vendre au moment de réaliser notre reportage. Tel 03.20.43.21.68

1. La phase 2 de la 997 S est un best seller, il ne faut pas trainer lorsqu'on en voit une en vente !

2. Au milieu, les feux de jours sont à leds, une nouveauté de la phase 2



L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

Nous n'avons pas réussi à contacter l'ancien propriétaire de l'exemplaire qui illustre ces pages. Mais, heureuse coïncidence, en nous rendant au salon de Genève, nous avons retrouvé Patricia Le-coultre, passionnée de Porsche, sur qui nous avons fait un article dans notre n°192. A l'époque, elle roulait en 930 turbo 3.3 rouge indien. Patricia est aujourd'hui l'heureuse propriétaire d'une 997 S phase 2, qu'elle vient de faire repeindre en bleu riviera. Oui, vous avez bien lu : repeindre en bleu riviera !

"Depuis le n°192 et la 930, il s'est passé bien des choses : j'ai eu plusieurs autres Porsche, hésitant souvent entre les anciennes et les modernes, notamment entre 930 et Cayman S. A un moment, j'ai même fait une infidélité à la marque, en m'achetant une Lotus Exige. Passionnante, mais pas polyvalente comme peut l'être une Porsche. Je l'ai donc revendue pour une 911 SC et pour cette 997 S, pour avoir une ancienne et une moderne. Comme je ne trouvais pas la SC parfaite, petit à petit, je l'ai faite restaurer. Mais j'ai fini

par admettre que les anciennes ne me correspondaient plus vraiment. Je ne sortais jamais la SC, et toujours la 997 S. J'ai donc revendu la SC ! Et vraiment, je ne le regrette pas : la 997 S est la meilleure Porsche que je n'ai jamais eue, avec un potentiel énorme, et cet aspect deux voitu-

res en une qui est vraiment exceptionnel. On a une Porsche pour rouler tous les jours, avec le confort et tout ce qu'il faut, et quand l'envie me prend de m'amuser, je pars en montagne, et là je retrouve une vraie sportive, d'une efficacité et d'une facilité de conduite incroyables. Elle est parfaite, et me procure vraiment beaucoup de plaisir, y compris côté moteur, que je trouve fabuleux. Et le plus inattendu, c'est que je me suis vraiment faite à la



boîte PDK. En mode normal, c'est le grand confort, et en mode sport, ça lui donne une pêche terrible. J'adore ! J'ai essayé le mode sport plus, mais j'ai vite arrêté, c'est trop ! Mais je le testerai à nouveau lorsque je l'emmènerai en circuit, ce qui est d'ailleurs prévu bientôt, sur celui de Bresse.

Hâte d'y être ! A propos de la PDK, je dois préciser que j'ai une préférence pour le mode manuel, avec le levier, sans doutes une manière de me rappeler que j'aime les anciennes !

J'ai trouvé cette 997 S en Suisse, elle était grise, avec 81 000 km. C'était au mois d'août de l'année dernière. J'ai fait 5000 km avec, surtout pour le plaisir, avant l'hiver, en étant obligé de me raisonner pour ne pas aller m'amuser en montagne trop souvent ! C'est tellement bien.

Elle n'a qu'un seul défaut, elle manque un peu de son, mais je vais me pencher bientôt sur le sujet. Dès que je l'ai achetée, je me suis dit que je ne la laisserai pas en gris. Le bleu riviera m'a toujours fait rêver, en plus il n'y en a pas dans cette couleur, c'est celle-là que je voulais ! Je me suis donc posée la question de savoir si je faisais un covering ou une peinture complète. N'étant pas fan du covering, quand j'ai vu qu'il n'y avait qu'un écart de 2000€ entre les deux, j'ai préféré la peinture complète, que j'ai faite faire chez un excellent carrossier que je connais bien. Le résultat est au-dessus de mes espérances. J'ai vraiment eu l'impression de changer de Porsche, et les premiers kilo-

mètres que j'ai fait avec, j'étais presque tétanisée comme si je conduisais une Porsche neuve. J'avais peur de l'abîmer. Je me suis calmée, et depuis, je me régale. C'est tellement plus beau avec de la couleur, quand je regarde les ailes bleues dans le rétro, je suis aux anges !"

» EN BREF

BOÎTE MÉCA

On a tendance à l'oublier, 70% des 997 phase 2 ayant été livrées avec la boîte PDK, mais de série, elle était bien livrée avec la boîte méca à six rapports. Qui n'a quasiment pas changé par rapport à la phase 1, si ce n'est un rapport de 3ème légèrement plus long.

8 SECONDES

Comme avec la Tiptronic, lorsque le conducteur roule en mode drive, mais qu'il souhaite changer un rapport lui-même, il peut le faire par simple pression sur le bouton au volant. Au bout de huit secondes, la boîte se remettra elle-même en mode Drive.

PALETTES

Si, dans l'ensemble, la presse et les clients ont été unanimes pour reconnaître les qualités de la nouvelle boîte PDK, il y eut de nombreuses critiques à l'encontre des boutons au volant, jugés archaïques. En janvier 2010, après avoir été lancée sur les Turbo, Porsche proposa donc une nouvelle option, avec palettes derrière le volant, ce qui réconcilia les plus pointus des utilisateurs avec cette boîte. La palette droite sert à monter les rapports, la gauche à les descendre.

ISSUE DE LA COURSE

Chez Porsche, il y a très souvent un lien direct entre la course et la production ! La boîte PDK a connu ses premiers essais en 1983 sur une 956, avant d'être utilisée régulièrement sur des 962, avec même une victoire à la clé aux 1000 km de Monza, en 1986.

PASM SPORT

La 997 S phase 1 pouvait être équipée d'un châssis sport classique. Ce n'est plus le cas sur la phase 2, mais une nouvelle option fait son apparition : un PASM Sport, qui abaisse la caisse de 10 mm supplémentaires, soit 20 mm au total, avec des tarages plus fermes. On peut globalement le comparer au PASM d'une GT3.

X51

Comme toutes les 911 depuis la 993, la 997 phase 2 a eu droit à son option X51, le fameux kit moteur. Ici, la puissance passait de 385 à 408 ch. X51 équipait en série les versions Sport Classic, Speedster et GTS. Le kit comprenait une culasse modifiée, un filtre à air spécifique dans un boîtier en carbone, un nouveau système d'admission à résonance variable, et l'échappement sport. Force est cependant de reconnaître que tous les chronos que nous avons faits avec les 997 équipées de ce kit ont tous, sans exception, été mauvais...

ECLAIRAGE DIRECTIONNEL DYNAMIQUE

C'est une nouvelle option, avec des phares dotés de capteurs permettant de tourner dans les virages, et de corriger l'angle en permanence.

ASSISTANT AU DÉMARRAGE

Les 997 phase 2 inaugurent l'assistant au démarrage, qui permet de réussir à la perfection ses démarrages en côte, quelle que soit la boîte de vitesses. Il suffit de garder le pied sur le frein, et au moment de redémarrer, la voiture ne bougera pas pendant quelques petites secondes, avant de vous laisser le temps de partir.

POIDS

Une 997 S phase 2 pèse 1425 kg, soit 5 kg de plus qu'une phase 1. A noter que l'option PDK coûte 30 kg, ce qui ne l'empêche pas d'être plus performante.

BLUETOOTH

La 911 se doit de vivre avec son temps : en plus du nouveau PCM tactile, elle est la première à avoir des connections permettant de brancher un appareil en bluetooth.

CHAUFFANTS OU AÉRÉS ?

Parmi les nouvelles options, signalons le volant chauffant, et les sièges aérés et ventilés. L'un pour l'hiver, l'autre pour l'été, donc. On n'arrête pas le progrès !

SPORT CHRONO PLUS

Cette option, moyennement intéressante dans le cadre d'une boîte méca, est considérée comme étant indispensable avec une PDK. Elle comporte, bien sûr, le fameux chrono sur le tableau de bord, mais aussi une touche sport, qui modifie la cartographie moteur (sans ajouter de puissance) et l'attaque de l'accélérateur, tout en repoussant les limites du PSM. Mais quand on a cette option avec la PDK, il y a une touche sport plus en plus ! Les deux modes permettent de modifier radicalement le comportement de la boîte.

En sport, elle devient nettement plus sportive et rapide, et en sport plus, elle se comporte en permanence comme si vous aviez un chrono à faire sur un circuit, redescendant allègrement la 1ère dans les virages et n'acceptant de passer le rapport supérieur que lorsque vous avez atteint le régime maxi.

LAUNCH CONTROL

Et puis, bien sûr, ce mode sport plus permet d'avoir recours au launch control, offrant la possibilité de faire des départs canon ! Pied gauche sur le frein, mode sport plus enclenché, vous écrasez d'un coup la pédale d'accélérateur au plancher, le régime va se réguler de lui-même, puis vous lâchez les freins, et vous allez alors être catapulté en avant, l'électronique se chargeant de gérer les éventuelles pertes de motricité. Totalement inutile, donc très amusant !

LA COTE

Elle amorce une petite baisse, ce qui était prévisible. Les 997 ne pouvaient éternellement continuer de monter, poussées vers le bas par les 991. Nous l'avons toujours dit, la hausse des 997 était prématurée, injustifiée, et la tendance ne pouvait, un jour ou l'autre, que repartir à la baisse.

Après avoir stagné à un point culminant situé autour des 63 000€, la voici qui s'afficherait plutôt à 62 000€ (on parle d'un chiffre moyen, bien sûr), et il est fort probable que cette baisse se confirme très vite, voire s'accroisse légèrement, pour revenir à un niveau normal. Si on se dit qu'en 2015, elle cotait 60 000€ et, que sans le séisme survenu, elle aurait continué de baisser gentiment, on peut donc envisager une descente vers les 55 000€, mais nous n'en sommes pas là, et rien n'est moins sûr !

A LIRE... ET À RELIRE

Voici la liste des sujets déjà parus dans Flat 6, ne concernant que la 997 S coupé phase 2.

- N°210 : Premier essai
- N°212 : Comparatif boîte méca/PDK et S contre 4S
- N°228 : Carnet de voyage en pneus hiver
- N°245 : Comparatif quelle ultime 997 acheter ?
- N°253 : Comparatif avec 991 S
- N°257 : Essai technique

LES PLUS

- Fiabilité excellente
- Boîte PDK
- Moteur/performances
- Esthétique
- Très recherchée

LES MOINS

- Sonorité échappement sport décevante
- Encore un peu chère

FICHE TECHNIQUE

Cylindrée : 3800 cm³

Type moteur : MA1.01

Puissance : 385 ch à 6500 t/mn

Couple : 420 Nm à 4400 t/mn

Alimentation : Injection directe DFI

Boîte : Type G97.35 six rapports

1ère : 3,91 / 2ème : 2,32

3ème : 1,56 / 4ème : 1,28

5ème : 1,08 / 6ème : 0,88

Boîte PDK 7 rapports en option, type CG1.30

Rapport de pont : 3,44

Puissance fiscale : 28 cv

Poids : 1425 kg (1455 avec PDK)

Exemplaires : NC

Performances : 22"9 au km départ arrêté

(22"4 en PDK sport plus), 302 km/h (300 en PDK)



Carnet de voyage

L'ILLE-ET-VILAINE EN 996 TARGA

Et ça repart pour une seconde saison de carnets de voyage, à la redécouverte de la France, département par département ! Au programme ce mois-ci, l'Ille-et-Vilaine, région Bretagne, en 996 Targa. Sous un ciel tout bleu, tant il est connu qu'il fait toujours beau en Bretagne. En route vers de nouvelles aventures !

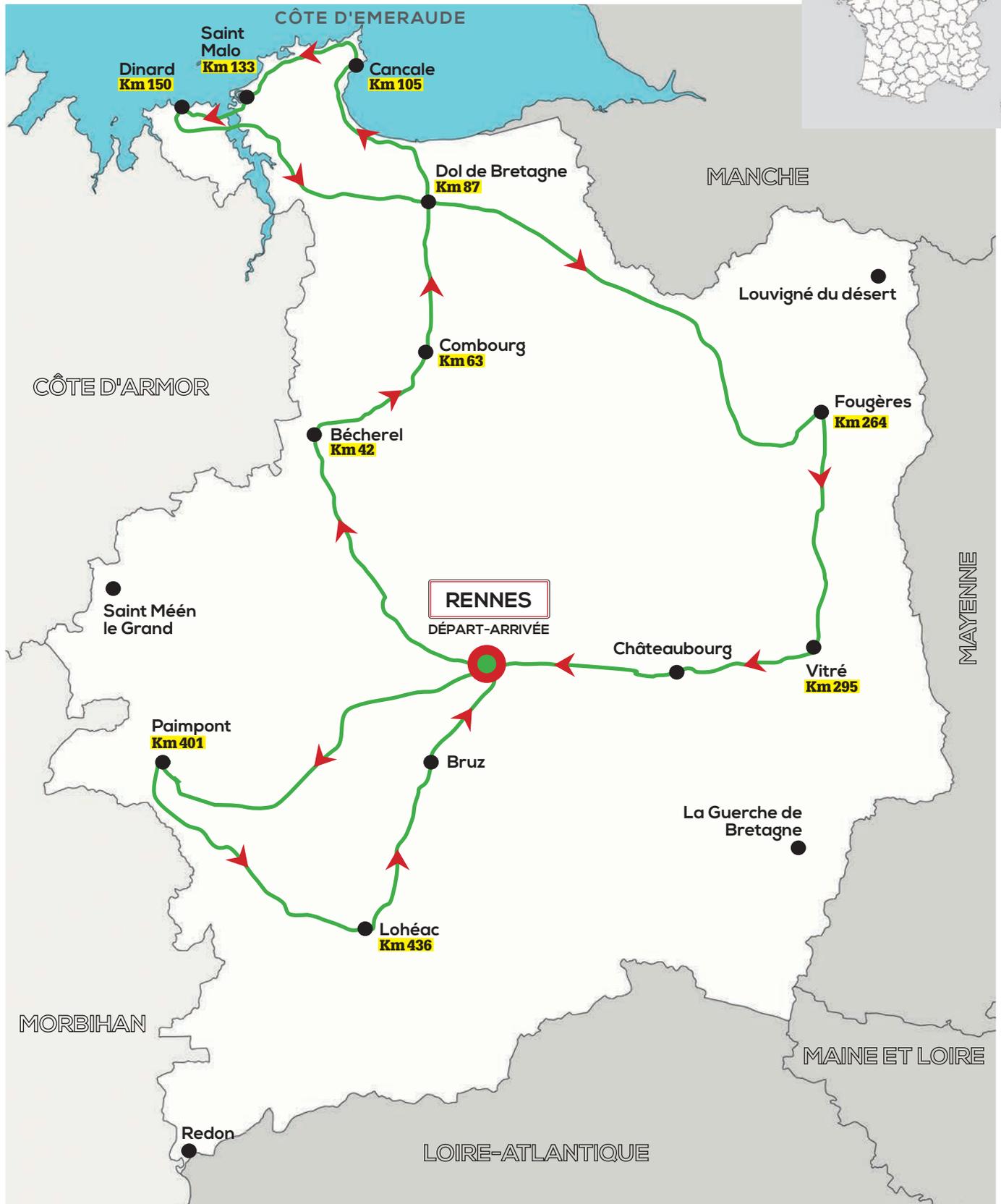
TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY



Il nous semblait logique de reprendre le cours de nos carnets dès le numéro d'avril, d'autant plus que nous n'avons finalement eu qu'un seul mois d'interruption, en mars. Mais pour réaliser un carnet en avril, il faut qu'il soit fait fin février, début mars, donc avec des conditions météo très aléatoires. Parmi les nombreuses propositions dont je disposais, il y avait l'Île-et-Vilaine en 996 Targa, propriété d'un lecteur bien sympathique et passionné, Nicolas Devineau. Je l'ai donc contacté en

lui disant de se tenir prêt, et que je saisis l'occasion dès que deux jours de soleil à la suite se présenteraient. Ce qui n'était pas du tout évident, dans cet hiver si peu ensoleillé. Mais il doit y avoir un Dieu pour les porschistes, puisque, à peine lui avais-je envoyé le mail que la météo annonça un bel anticyclone dès la semaine suivante. Voilà comment je me suis retrouvé, un matin de fin février, au domicile de Nicolas, pour partir à la conquête de son beau département...





Km 0 QUELQUE PART NON LOIN DE RENNES

Par souci de discrétion, quand un porschiste habite un petit village, nous ne citons pas ce village. C'est pourquoi vous ne saurez pas de où je suis précisément parti pour démarrer ce carnet de voyage, mais disons qu'il se situe non loin de Rennes, à l'Ouest du chef lieu de ce département. Me voici en présence d'une bien belle 996 Targa, couleur gris méridien, remplie d'options comme rarement, et pour cause : cet exemplaire aurait servi au

service presse de l'usine lors de la sortie du modèle. Et on sait que ces exemplaires sont toujours sévèrement optionnés...

Peut-être était-elle là lorsque je suis allé à la présentation presse en Autriche, qui sait ? Elle aurait en tout cas été exposée dans un salon... Avec ses 116 000 km, elle se porte comme un charme, prête à faire le tour du département, ou pour tout autre voyage...

Km 42 BÉCHEREL

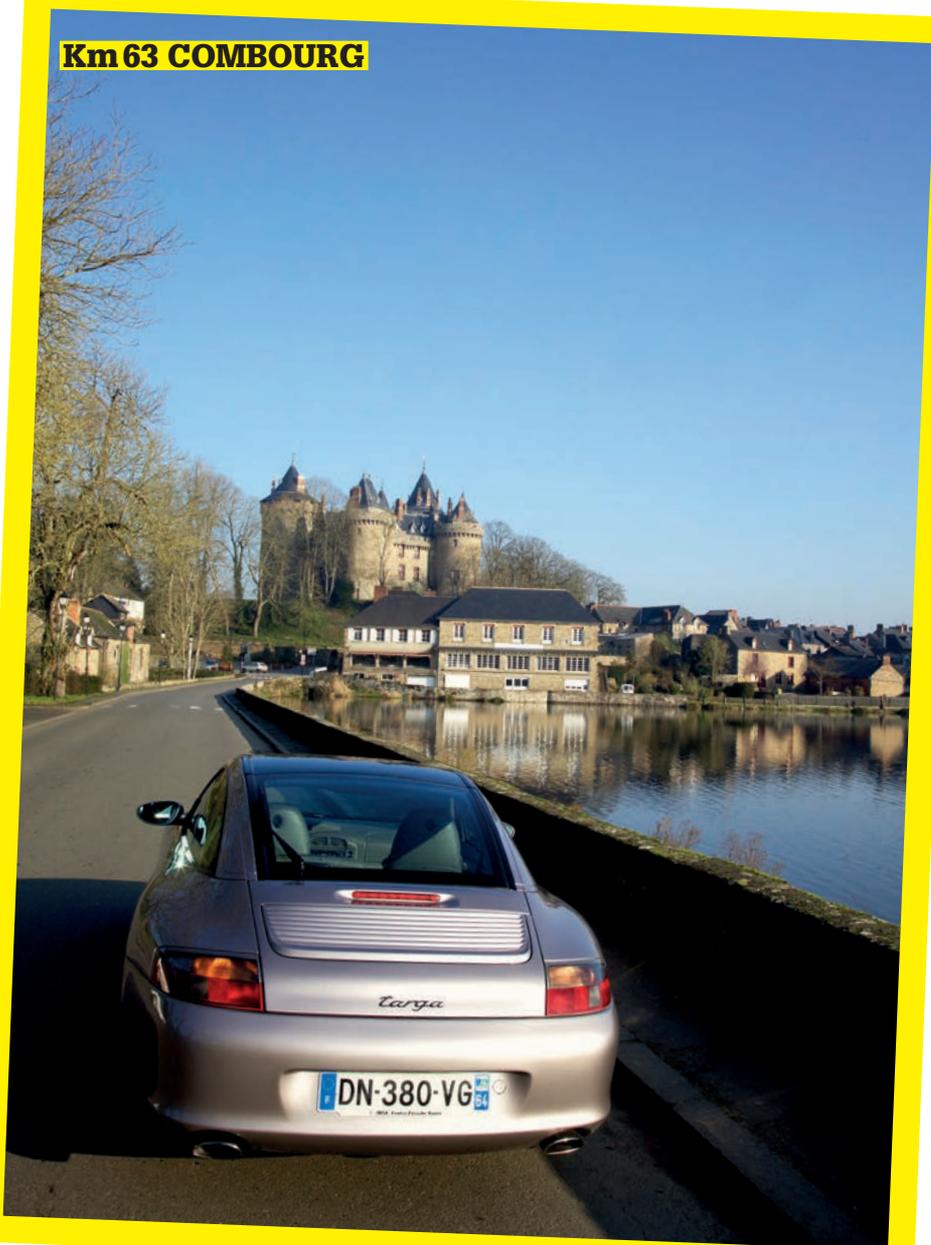
>>ROAD BOOK : BRÉAL-SOUS-MONTFORT, D62, TALENSAC, MONTFORT-SUR-MEU, D72, PLEUMELEUC, IRODOUËR, D70

Pour ce qui est du road book, histoire de démarrer quelque part, j'ai choisi le village de Bréal-sous-Montfort, mais l'essentiel est d'aller à Bécherel. Etonnant village, puisque, sur sa petite place centrale, on compte plusieurs librairies ! Bécherel est en effet déclarée comme étant la cité du livre, et cela fait bien plaisir à voir. Aucun rapport avec les fameux Bescherelle, ces livres qui vous disent tout de la grammaire française, et dont le nom vient de Louis Nicolas Bescherelle, mais impossible de ne pas faire le parallèle. Si vous voyez des reflets un peu violets dans la carrosserie, c'est normal : le gris méridien, couleur plutôt rare et supplantée à l'époque par le gris Kerguelen, possède effectivement des reflets tendant un peu sur le violet. Ce qui offre à cette 996 Targa une allure particulièrement réussie. D'autant plus que la peinture est neuve, puisqu'elle a été repeinte avant d'être livrée à Nicolas, comme il nous l'explique : *"Elle est restée à l'abandon pendant deux ans avant que le Centre Porsche Imsa me la trouve. Il y avait donc un peu de boulot, et elle a été, en quelque sorte, restaurée dans leur département Classic. Je suis très heureux du résultat."*



Km 42 BÉCHEREL

Km 63 COMBOURG



Km 63 COMBOURG

>>ROAD BOOK : D20, LA BAUSSAINE, TINTÉNIAC, D795

Quel charmant endroit ! Le château de Combourg, situé au bord d'un lac, a la particularité d'avoir abrité le poète Chateaubriand, du temps de son enfance. Il y habitait une chambre qu'il considérait comme étant hantée... Tout ce qu'il fallait pour l'inspirer... Il fait beau, mais froid. Il a même gelé cette nuit. Pour vous situer, ce carnet a été réalisé juste au début de la vague de froid qui a sévi sur la France fin février, mais les températures étaient encore acceptables au moment de ma balade. Je n'ai cependant pas encore ouvert le toit, profitant pour le moment de sa transparence. Enfin, disons plutôt de la lumière qu'il apporte, fort agréable, car pour ce qui est de la transparence, ce sont plutôt les passagers qui en profitent. Nicolas a dû remplacer son Boxster pour cette Targa lorsque son fils est né, et aujourd'hui, c'est surtout lui qui en profite : il paraît qu'il adore regarder les étoiles à travers le toit, le soir venu ! Cependant, par ces basses températures, il faut bien lui reconnaître un défaut : il craque beaucoup dès qu'on passe sur de mauvais revêtements, et dans les traversées de villages. C'est un défaut récurrent sur les 996 Targa, mais qui apparaît plus ou moins fort. Le phénomène peut s'accroître avec le froid. Rien de vraiment gênant, d'autant qu'on s'y habitue...



Km 87 MONT DOL

Km 87 MONT DOL

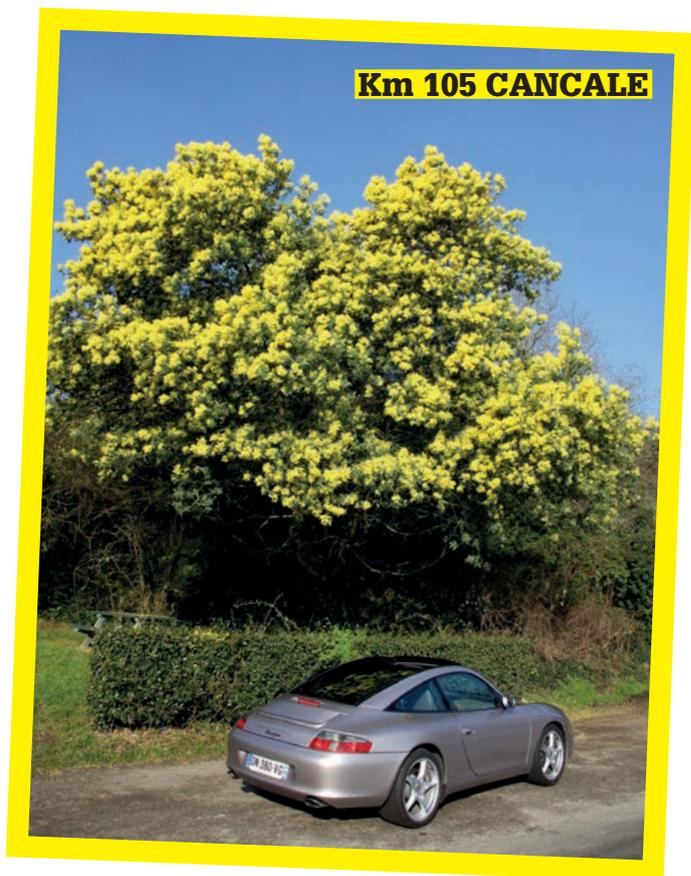
>>ROAD BOOK : D795, DOL-DE-BRETAGNE, D4, D155

Dol-de-Bretagne et, juste à côté, le Mont Dol, méritent le détour. C'est d'ailleurs pour cela que je vous y emmène, en rappelant au passage qu'une des règles de ces carnets est d'essayer de vous faire passer par tous les sites à trois et deux étoiles du guide vert Michelin, plus quelques sites à une étoile, le tout en tentant de les relier par les plus jolies routes possibles. Force est cependant de reconnaître que l'Ille-et-Vilaine, qui recèle de véritables trésors comme nous allons le voir pendant ce carnet, n'est pas un département à paysages (sauf la côte) et à jolies routes. Certes, il y a plein de départementales désertes et sympathiques, mais tout au long de mon parcours, je ne rencontrerai que bien peu d'enchaînements sinueux dans des paysages de rêves. Chaque département ses particularités, ce qui ne m'empêche pas d'avoir pris énormément de plaisir à parcourir l'Ille-et-Vilaine !

Km 105 CANCALE

>>ROAD BOOK : D155, LE VIVIER-SUR-MER, SAINT-BENOÎT-DES-ONDES, D76, TERRELABOUE

En prenant la toute petite route à droite menant au port de Cancale, à hauteur de Terrelabouet, vous bénéficierez d'une vue sur Cancale. Mais c'est surtout ce magnifique mimosa qui a attiré mon attention. Le pauvre a dû avoir bien froid dans les jours suivants, mais quelle splendeur ! Pour arriver jusque là, j'ai donc rejoint la côte, et c'est assez surprenant : depuis ce matin, je roule dans une campagne verdoyante, lorsque, d'un coup, on se retrouve face à la mer. De joie, j'en ai profité pour ouvrir le toit, coulissant, en roulant et j'ai de suite été surpris par le fait de pouvoir rouler ainsi sans avoir froid, alors qu'il fait 4 ou 5 degrés, avec un petit vent. C'est bien là toute la force de cette génération de Targa. D'ailleurs, notre



Km 105 CANCALE

dernier carnet, dans le Var, a été réalisé avec une 997 Targa, et il était amusant de vous proposer une certaine forme de continuité. La 996 Targa a aussi pour elle d'avoir inventé le concept du hayon arrière ouvrant, que je n'ai pas eu l'occasion d'utiliser cette fois-ci, n'ayant pas besoin de transporter des bagages, mais qui est fort pratique. Nicolas ne s'en lasse pas, surtout quand il s'agit de charger les affaires du petit...

Km 107

CANCALE

Le port de Cancale, le voici. Un vrai paradis pour amateurs d'huitres, je me souviens de la fois où j'ai logé à l'hôtel de la mère Champlain, que je vous recommande. Au pied de notre chambre se déroulait un ballet de tracteurs et de camions venus recueillir les huitres, pire que la place de l'étoile aux heures de pointe. Mais ce matin, la mer est haute, et il n'est pas l'heure de la cueillette. Perso, les huitres, ce n'est pas du tout, mais alors pas du tout, mon truc, mais ne gâchons pas le plaisir de ceux qui aiment. Admirez au passage la très élégante silhouette de la 996 Targa, l'une des plus jolies 996, avec sa vitre de custode en pointe, particularité qu'elle est la seule à avoir dans la gamme.



Km 107 CANCALE

Km 113

POINTE DU GROUIN

>>ROAD BOOK : D 201

Le genre de photos qu'il aurait été tout à fait impossible de faire en été. Mais aujourd'hui, il n'y a personne, et c'est tant mieux. Un conseil, déjà donné mais je vous le redonne: si vous voulez voyager tranquille, profitez au maximum du hors saison. Là, pendant ces vacances de février, tous les français sont partis s'empiler sur les pistes de ski. Le moment idéal pour se promener en Bretagne. Tant que vous pouvez voyager à contre courant de la foule, profitez-en ! Cette photo, donc, a été prise juste devant un autre excellent hôtel que je vous recommande également, celui de la pointe du Grouin. Par temps clair, on peut même y voir le Mont-Saint-Michel, mais en attendant, l'île des Landes, juste devant, est déjà un bonheur à observer. Surtout avec une Porsche devant. Enfin, moi je dis ça...

« Un conseil, déjà donné mais je vous le redonne: si vous voulez voyager tranquille, profitez au maximum du hors saison. Là, pendant ces vacances de février, tous les français sont partis s'empiler sur les pistes de ski. Le moment idéal pour se promener en Bretagne... »



Km 113 POINTE DU GROUIN

Km 115-116

CÔTE D'EMERAUDE

>>ROAD BOOK : D 201

Nous sommes ici au cœur de ce que le département compte de plus beau : non seulement les paysages sont à couper le souffle, mais en plus la D 201 qui les parcourt est large et sinueuse, sans aucun doute la plus belle partie de la promenade ! Bon, les lieux étant souvent fréquentés, n'espérez pas pouvoir y faire le zèbre avec votre Porsche, d'autant que, très honnêtement, on a plus envie de voir le paysage que d'arsouiller, mais rien ne vous empêche de faire plusieurs passages. Non, je rigole, il y a trop de touristes pour cela... Sauf aujourd'hui, où je vais pouvoir dégourdir les roues de la Targa et profiter un peu de son merveilleux comportement, toujours un régal de précision et de douceur. Bien sûr, la 996 a un peu vieilli sur ce plan, mais elle reste un modèle du genre, côté agilité. Réglées à peine plus souple que les coupés, les versions Targa n'en souffrent pas, et chaque enchaînement de virages se transforme en bonheur immédiat, le tout avec une telle facilité qu'on se demande où peut bien se situer la limite...

Km 121

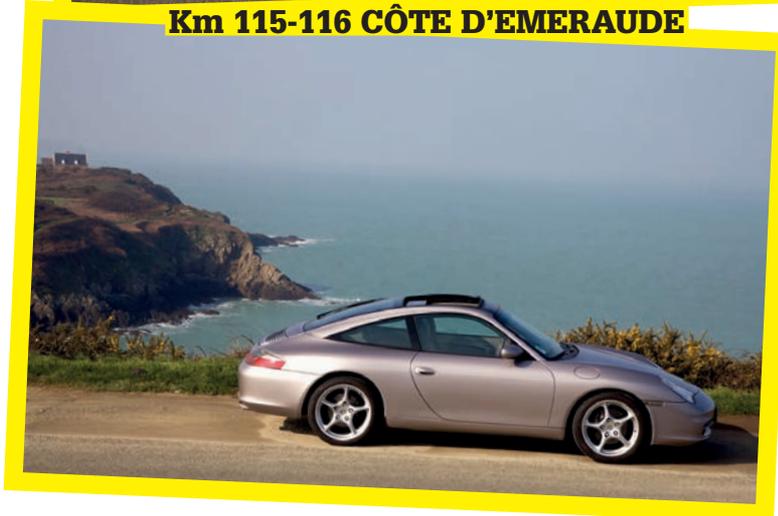
CÔTE D'EMERAUDE, ÎLE DU GUESCLIN

>>ROAD BOOK : D 201

Ce petit îlot abrite un fort, construit par Vauban au 18ème siècle sur l'emplacement d'un ancien château. Particularité : Léo Ferré y a vécu entre 1959 et 1968, y composant de nombreuses chansons ! C'est qu'on en apprend des choses, en lisant Flat 6. Et aussi, si vous n'étiez pas en train d'artiller comme un farci avec votre Porsche sans regarder le paysage, vous seriez passés



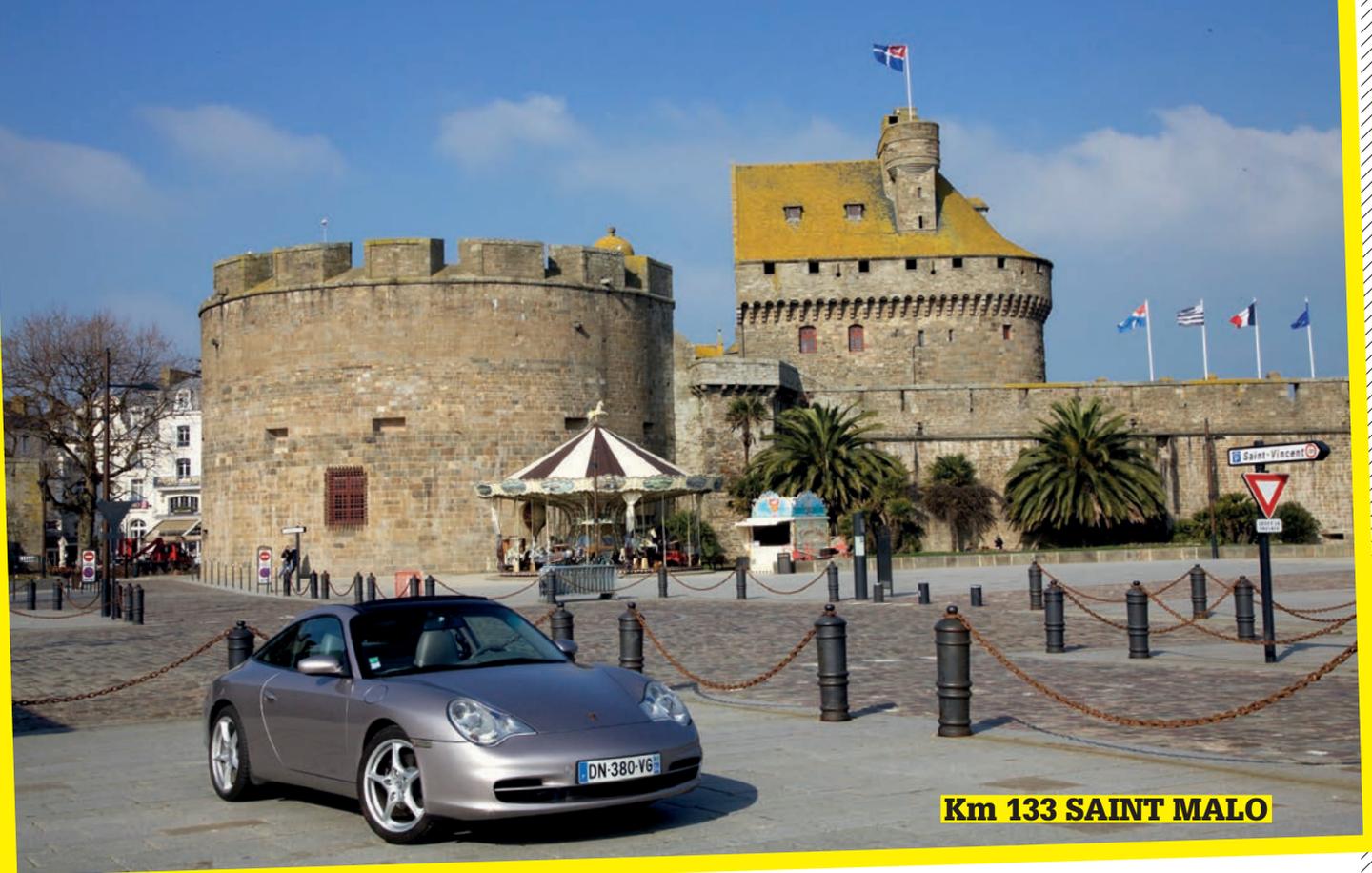
Km 115-116 CÔTE D'EMERAUDE



à côté sans le voir... Je plaisante, mais ces carnets sont aussi l'occasion de redécouvrir la France et votre Porsche, sur un rythme promenade cool quand il y a des merveilles à voir dans le paysage, et promenade sportive dès que les virages s'enchaînent en devenant prioritaires. Franchement, une 996 Targa est parfaite pour ce genre d'expédition, quelle que soit la saison. Quoi de mieux qu'une Porsche pour sillonner notre beau pays...

Km 115-116 CÔTE D'EMERAUDE, ÎLE DU GUESCLIN





Km 133 SAINT MALO

Km 133 SAINT MALO

>>ROAD BOOK : D 201

Est-il bien utile de vous présenter Saint Malo ? La cité corsaire, lieu de tant de légendes, a été totalement refaite après la guerre, si bien refaite qu'on la croirait toute droit sortie de quelques siècles plus anciens... Entièrement entourée de remparts, elle est un des repères préférés de la Bretagne, et s'y promener est un vrai bonheur...

Tous les derniers sites de ce parcours étant très proches en kilométrage, rien à ajouter pour le moment sur notre

Porsche, si ce n'est qu'elle est d'un grand confort en ville. Nicolas a longtemps cherché avant d'en trouver une en boîte mécanique, de nombreux exemplaires étant en Tiptronic, mais la douceur de la boîte est exemplaire. Tiens, à propos, en remplaçant l'embrayage, les techniciens d'Imসা ont constaté que le roulement IMS était nickel et ont choisi de le laisser en place. Ce qui permet de rappeler que bien des 996 et 997 phase 1 n'ont jamais connu de problèmes à ce niveau...



Km 133 SAINT MALO

Km 150 SAINT LUNAIRE

>>ROAD BOOK : D 168, D 114, DINARD

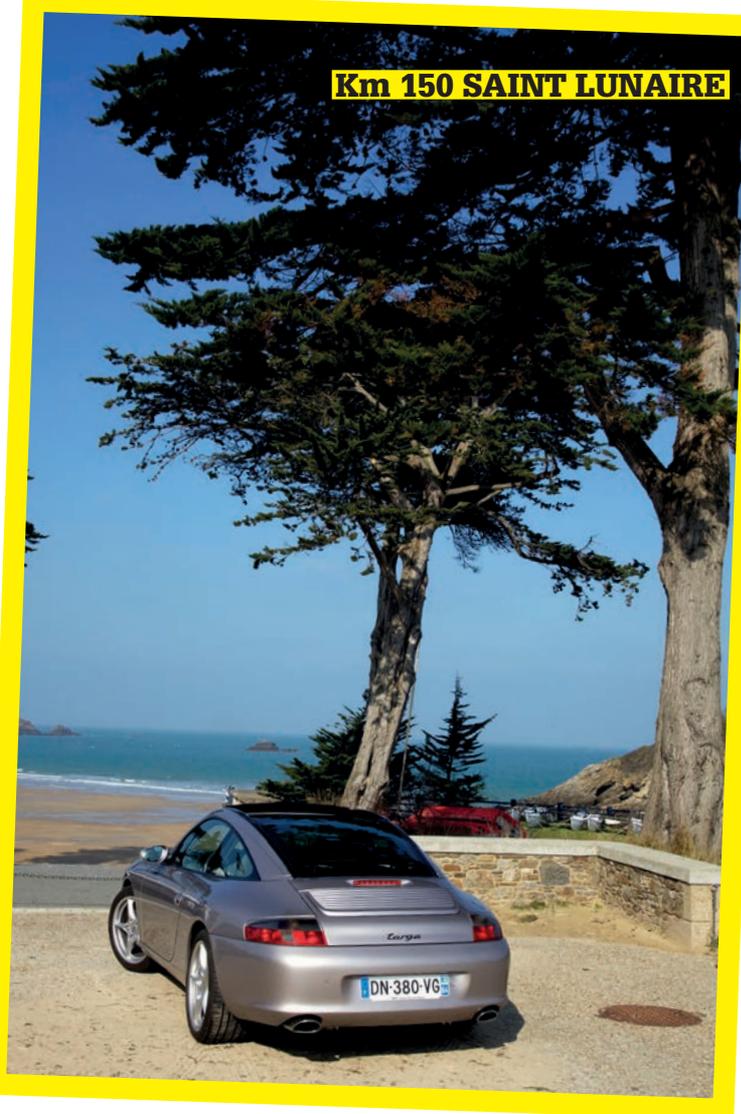
Pour aller de Saint Malo à Dinard, il y a un superbe passage, sur une départementale à quatre voies, la D 168, qui passe sur un pont (abritant une centrale marémotrice) au-dessus de l'embouchure de la Rance. Un lieu d'autant plus inattendu qu'il se trouve en plein sur un parcours très fréquenté, limite Nationale. Ensuite, vous pouvez vous attarder dans toutes les belles stations balnéaires qui terminent le département, dont Dinard, bien sûr, mais aussi Saint Lunaire et la pointe du Décollé. Plein d'endroits surchargés en été, mais où il fait bon flâner...

Km 164 VALLÉE DE LA RANCE

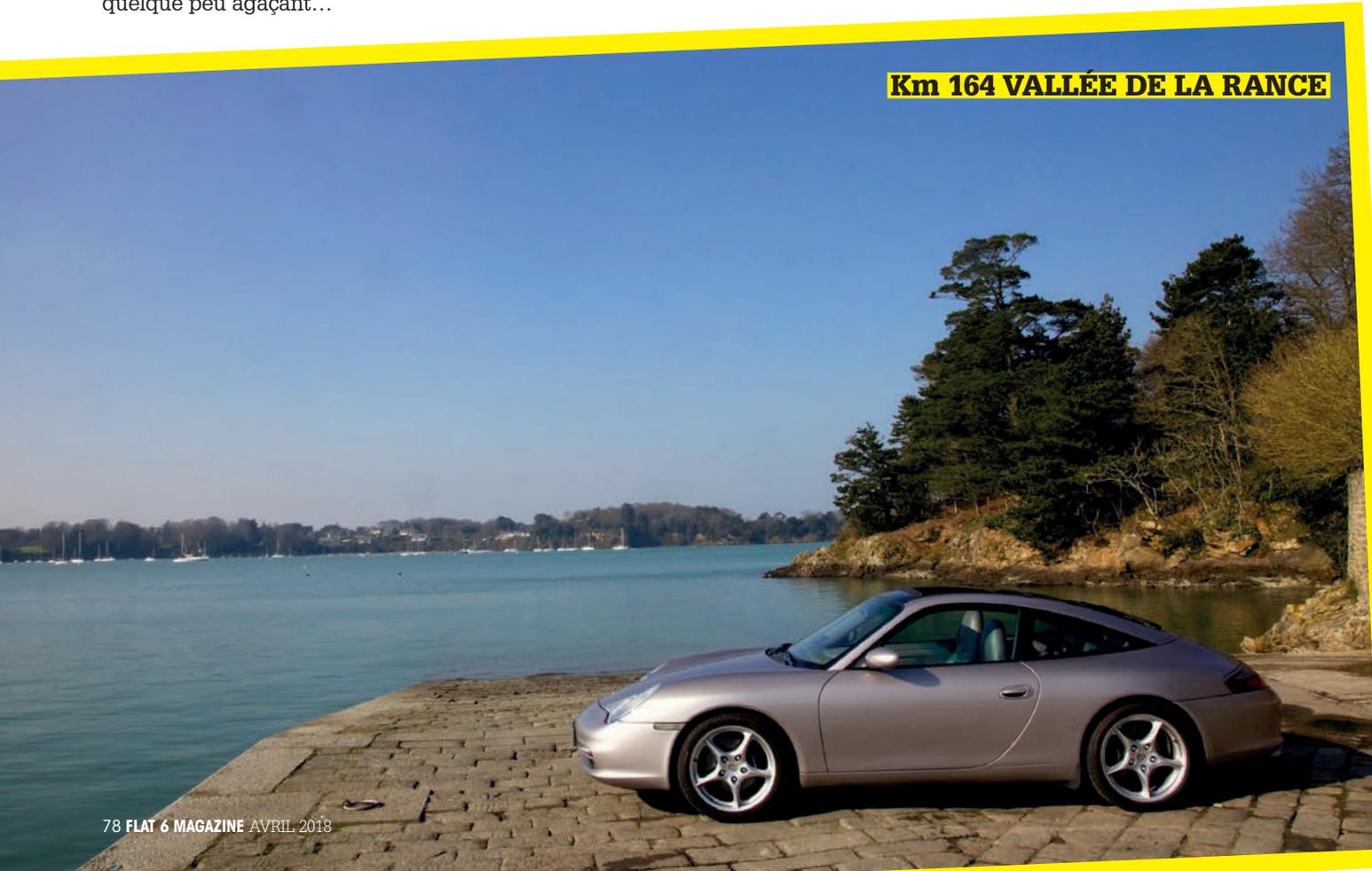
>>ROAD BOOK : D 503, D603, D 168, D 137, LE BOS

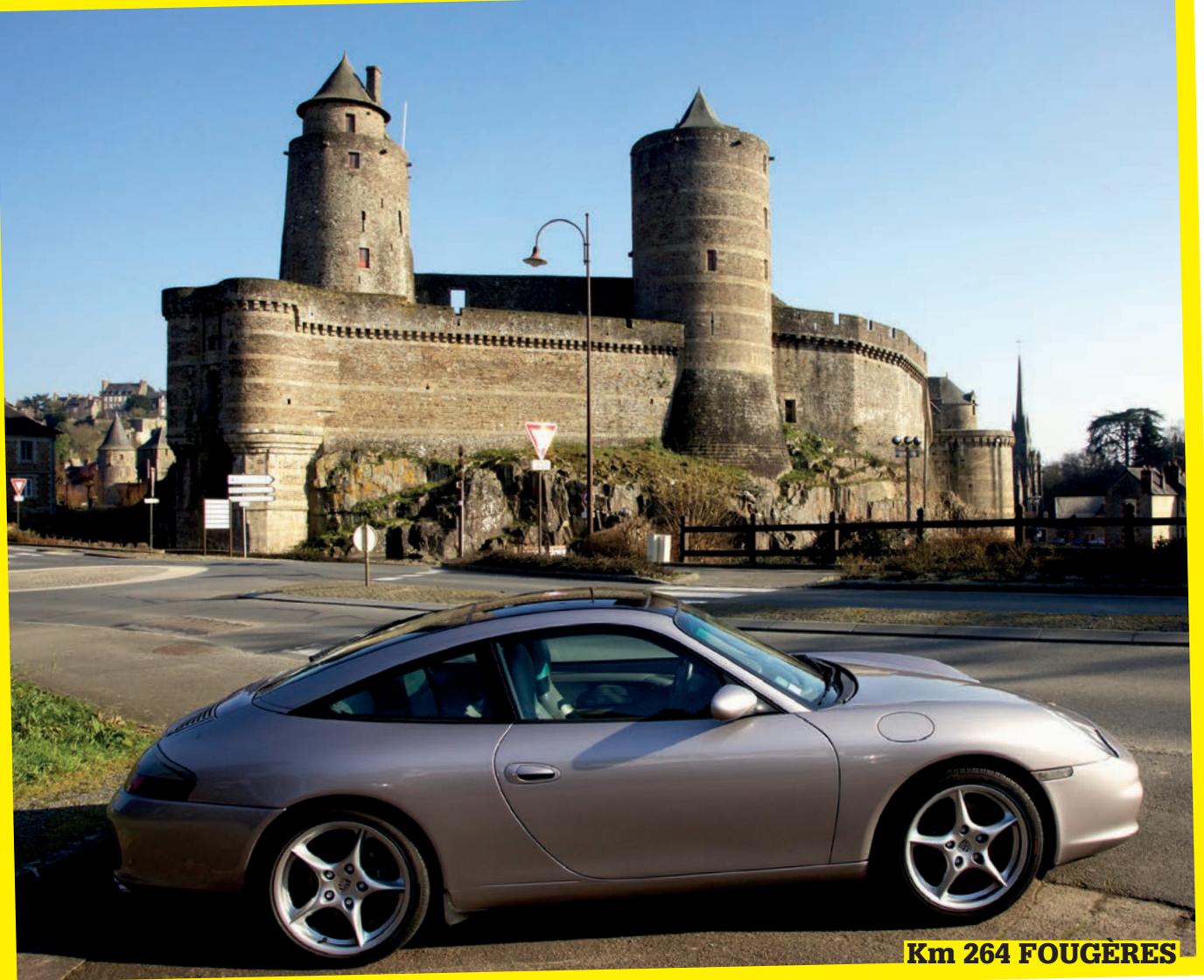
La vallée de la Rance offre plein de belles perspectives comme celle-ci, photo prise au lieu-dit Le Bos. Je ne suis pas allé plus loin, mais vous pouvez descendre un peu plus le long de la vallée, avant de remonter. Vallée est un grand mot, car la Rance n'a rien creusé, mais les paysages y sont bien beaux. A propos, ce département s'appelle Ille-et-Vilaine, qui sont les noms de deux fleuves (ou plus exactement, la Vilaine est un fleuve, et l'Ille un de ses affluents), qu'on ne voit finalement que fort peu tout au long du parcours.

C'est ici que notre belle 996 m'offre une petite alerte, pas bien grave. Un témoin orange s'allume au tableau de bord, demandant un check-in moteur. Coup de fil à Nicolas, qui me rassure en me disant que cela lui est déjà arrivé, que des sondes ont été changées, mais que, visiblement, le problème perdure. En fait, je n'étais pas inquiet, car je sais que les Boxster 986 et les 996 ont parfois tendance à faire s'allumer ce témoin, et que, les 4/5 du temps, il s'agit d'une fausse alerte ou d'un bug. Ce n'en est pas moins quelque peu agaçant...



Km 164 VALLÉE DE LA RANCE





Km 264 FOUGÈRES

Km 264 FOUGÈRES

>>ROAD BOOK : D 137, N 176, DOL-DE-BRETAGNE, D 155, LA BOUSSAC, TRANS-LA-FORÊT, D90, BAZOUGES-LA-PÉROUSE, D 796, D18, RIMOU, CHAUVIGNÉ, ST MARC LE BLANC, BAILLÉ, D 102, ST OUEN DES ALLEUX, MÉZIÈRES SUR COUESNON, D 794, A 84 SORTIE 29, N 12

100 km parcourus d'un coup, entre deux hauts lieux du département ! Sur la quatre voies, la 996 Targa a été sereine, royale, mais j'ai refermé le toit très vite, car passé 100 km/h, cela devient trop bruyant. On peut rouler ouvert, bien sûr, mais là, entre le bruit et le froid, j'ai préféré la version fermée, de toutes façons toujours aussi agréable, avec la lumière radieuse dans l'habitacle, surtout un jour de grand soleil comme aujourd'hui. Ensuite, pour rejoindre Fougères, je vous ai concocté un parcours de jolies routes, avec quelques enchaînements de virages ici ou là. Rien de transcendant, mais il vaut toujours mieux des petites routes suffisamment larges et belles plutôt que les nationales ou départementales directes. N'hésitez donc pas à suivre le road-book, qui m'a permis de placer quelques belles accélérations. Le 3,6 litres ne demande pas mieux que de libérer ses 320 ch. J'ai toujours adoré ce moteur, une vraie balle, un côté élastique, des accélérations qui n'en finissent pas. Et je n'en regrette que d'autant plus d'entendre parfois les dénigrement autour des 996. S'il y a bien deux points forts en elle, c'est son comportement, et son moteur...

Quant au château médiéval de Fougères, c'est une splendeur. Du Guesclin, Saint Louis, La Trémoille, Henri II, voici quelques unes des personnes célèbres passées par ici...

« Je n'en regrette que d'autant plus d'entendre parfois les dénigrement autour des 996. S'il y a bien deux points forts en elle, c'est son comportement, et son moteur... »

Km 295 VITRÉ

>>ROAD BOOK : D 179, BILLÉ, SAINT CHRISTOPHE, TAILLIS

Quel savoureux mélange que ces vieilles maisons à pan de bois autour de leur château. Encore une superbe petite ville, incontournable du département et de la Bretagne. A ne pas rater !

Sur la départementale choisie pour s'y rendre, j'ai de nouveau pu faire parler les 320 ch. Parler est quand même

un grand mot, car si cette Targa est bardée d'options, il lui manque l'échappement sport, encore assez peu répandu à l'époque. Du coup, on ne peut pas dire que le flat 6 chante beaucoup. On l'entend, il est élégant, mais il est vraiment discret, même avec le toit ouvert. En même temps, la clientèle Targa n'est pas forcément avide de sonorités mécaniques. L'échappement sport de ces 996 était d'ailleurs du genre sonore et très rauque. Peut-être pas très élégant sur une Targa, la plus "fine", dans tous les sens du terme, des 996. Mais quand on aime...

Km 295 VITRÉ



Km 341 RENNES

>>ROAD BOOK : D 29, CHAMPEAUX, D 106, D 112, D 95, LA BOUEXIÈRE, D 101, SERVON SUR VILAINE, N 157

N'hésitez pas à passer par le joli village de Champeaux avant de vous diriger vers le chef lieu du département, Rennes, où il y a matière à rester au moins deux jours, entre la vieille ville, le parlement de Bretagne (notre photo), le musée des beaux arts et autres. En ce qui me concerne, la photo dans le chef lieu n'est jamais la partie la plus facile, car dans les grandes villes, les restrictions de circulation sont nombreuses, et le temps passé entre feux rouges et bouchons est conséquent. Le jour tombe sur Rennes, si nous n'étions pas en hiver, j'aurais pu faire le tour du département en une journée, mais il me faut ramener l'auto chez Nicolas, afin qu'elle puisse dormir à l'abri, et surtout passer une excellente soirée en sa compagnie. Son épouse le suit dans ses délires de passionné, et le fiston est bien parti pour adorer cela. Attention, quand même, quand il va grandir, il va devoir supporter la réduction de la garde au toit lorsque celui-ci s'ouvre. Ce qui me permet aussi de rappeler que lorsque le toit est ouvert, la visibilité devient quasi nulle, mais il reste les rétros extérieurs...

Km 341 RENNES

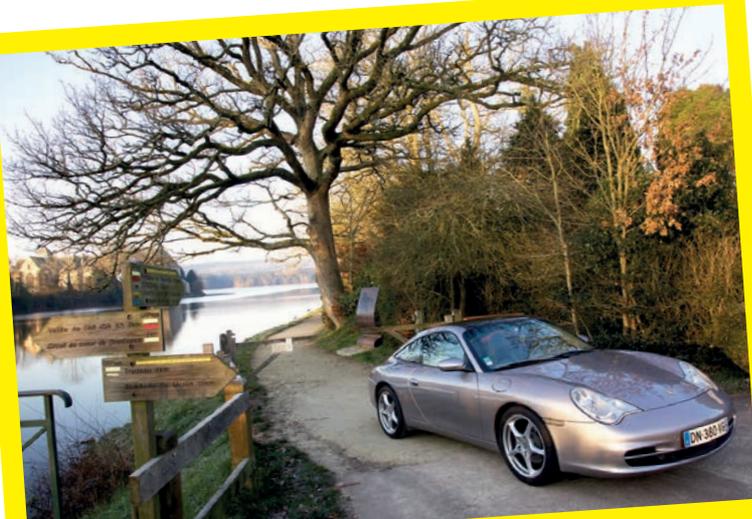


Km 401

PAIMPONT, FORÊT DE BROCÉLIANDE

>>ROAD BOOK : D 177, D 776, D 38, LASSY,
BAULON, MAXENT, PLÉLAN-LE-GRAND

Changement total de décor, nous voici dans la Bretagne de toutes les légendes : ici se rejoignent les personnages de Merlin, d'Arthur, des chevaliers de la table ronde, des elfes et des lutins, et ce n'est pas l'envie qui manque de se perdre dans ces lieux enchanteurs. D'autant que le village de Paimpont, avec son lac, son abbaye et ses vieilles maisons, est absolument charmant. On peut dire, sur ce plan, que l'Ille et Vilaine est un département varié et complet. Les routes pour y arriver sont un peu trop en ligne droite, mais en ce froid petit matin de février, la 996 Targa semble ne vouloir jamais s'arrêter de rouler. Que ces balades en Porsche sont belles, bonnes et agréables. Je ne donnerais ma part pour rien au monde, dans ces cas-là. Même pas pour une bonne boîte de chocolats ? Rhoooh,



Km 401 PAIMPONT, FORÊT DE BROCÉLIANDE

tout de suite, si vous me prenez par les sentiments... Eh bien non, même pas pour des chocolats. Rien ne vaut une promenade en Porsche...

Km 436

MANOIR ET CIRCUIT DE LOHÉAC

>>ROAD BOOK : D 38, PLÉLAN-LE-GRAND, MAXENT,
D65, CAMPTEL, MAURE DE BRETAGNE

Et nous terminons ce parcours par un des plus beaux musées automobiles de France : si vous ne connaissez pas le manoir de Lohéac, allez-y vite, je l'ai déjà visité deux fois et ne demande qu'à y retourner. Michel Hommell, créateur, entre autres, des magazines Echappement et Auto Hebdo, s'est constitué une superbe collection de voitures, sportives de routes, de rallyes, de course, et en a fait un magnifique musée, fort bien mis en scène. Juste à côté (notre photo), la piste de rallycross, qui accueille chaque année une manche du championnat du monde, et un peu plus loin, un petit circuit club et piste d'essais. Tout le village de Lohéac palpète autour de cette activité automobile, et je profite de l'occasion pour rendre un vibrant hommage à Michel Hommell, homme de presse passionné, un exemple pour nombre d'entre nous.



Km 436 MANOIR ET CIRCUIT DE LOHÉAC

En tant que lecteur d'Auto Hebdo depuis le numéro un, soit depuis 1976, j'en sais quelque chose...

Km 459

QUELQUE PART NON LOIN DE RENNES

Et voilà, c'est (déjà) fini. Je me réjouis à l'idée que lorsque vous lirez ce carnet, le printemps sera en train de pointer le bout de son nez, et que, peut-être, il vous donnera des envies de voyage. Un petit mot sur la consommation, relevée sur l'ordinateur de bord à 12,7 litres, plutôt logique vu le nombre de villages traversés et les nombreux arrêts, sans compter le froid...

Tiens, au fait, je ne vous ai pas dit : Nicolas, conscient de l'inutilité du GPS de sa 996 (périmé depuis longtemps), l'a tout simplement déconnecté et a libéré un emplacement juste en dessous pour pouvoir y ranger de petits objets. Astucieux, et malin ! Rappelons que les GPS des 996 ne peuvent même plus être mis à jour, ce qui les rend caduques...

J'ai en tout cas passé un excellent moment dans cette bien belle 996 Targa, et dans ce beau département d'Ille-et-Vilaine. Je trépigne déjà d'impatience d'attaquer d'autres départements au volant d'autres Porsche. Tant que cette liberté nous sera accordée, la vie sera belle !

Les départements déjà traités

14 : Calvados

N°320, en 911 2.4 T

2a et 2b : Corse

N°315 et 316, en 911 SC ph2

25 : Doubs

N°318, en Boxster 987 S ph2

62 : Pas de Calais

N°319, en 991 S cabriolet ph1

63 : Puy de Dôme

N°321, en 997 4S Cabriolet ph2

83 : Var

N°324, en 997 Targa 4S ph2



Taxes... et des taxes

Acheter, immatriculer et même utiliser une voiture devient aujourd'hui un vrai casse-tête administratif. La faute à un cadre législatif en constante évolution et complexification, sans oublier de nouvelles lois visant tout simplement à limiter le droit à circuler. Anciennes, youngtimers, modernes... chacun a ses légendes urbaines et ses craintes. On essaye de décoder un peu tout ça ?

TEXTE : STÉPHANE VAN GELDER - PHOTOS : STÉPHANE VAN GELDER, PORSCHE AG., ARCHIVES

Une conversation avec les responsables du Centre Porsche Levallois en ce début janvier 2018 me fait prendre pleinement conscience d'un paradoxe qui existe aujourd'hui sur le marché de la Porsche. Je suis là-bas pour emprunter la 991 Turbo S qui nous servira pour notre comparo décalé face à la Panamera Turbo S E-Hybrid (voir Flat 6 Magazine no 324 de février 2018). On est donc à fond dans ce qui fait le plaisir et la passion de notre univers de Porschiste : une voiture sublime, puissante, technologique dont le plaisir de conduite est très élevé. Cette voiture est à l'image de ce qui s'offre au Porschiste actuel. Il (ou elle bien sûr) a accès à des modernes qui

n'ont jamais été aussi performantes, des youngtimers qui ne font que se bonifier avec l'âge et des oldtimers en pleine grâce. Il a même la possibilité de se tourner vers des PMA capables aujourd'hui de tenir la dragée haute aux sportives de la marque, comme l'a montré notre petit périple vers le Porsche Experience Center du Mans avec la Turbo S et la Panamera ! Et pourtant, le Porschiste d'aujourd'hui est un anxieux. "Nos clients propriétaires d'anciennes n'osent parfois plus rouler, car ils ne savent plus s'ils en ont le droit au non sans la fameuse vignette," m'explique-t-on dans ce Centre Porsche, certes très parisien et donc forcément beaucoup plus exposé aux incertitudes générées par l'arrêt du

21 juin 2016 ayant donné naissance aux différentes classifications des véhicules, en fonction de leurs émissions polluantes¹. Ah ces fameuses vignettes CRIT'Air qui ont fait tant couler d'encre et aussi pousser des panneaux Zone de Circulation Restreinte avec en dessous le rappel des normes "Euro" minimum auxquelles un véhicule doit se conformer pour avoir le droit de circuler du lundi au vendredi (sauf jour férié) de 8h du matin à 8h du soir. Nous y voilà. Où sont-elles ? Que veulent-elles vraiment dire ?

JEUNISME

Les ZCR, pour Zones à Circulation Restreintes, sont en vigueur à Paris, mais aussi à Grenoble, Lille et



David Marciano, de speedstar, nous a aidé à y voir plus clair.

semble prévaloir. Il s'agit après tout de lutter contre la pollution, pas contre la passion." Sous-entendu les Porsche Youngtimers ne servent que très rarement et ont donc une contribution à la pollution de l'air quasi inexistante. Il semblerait donc que les propriétaires de Youngtimers s'inquiètent pour pas grand-chose. "Surtout que le système n'est pas toujours fiable," me confie un autre interlocuteur. "J'ai par exemple un client qui a une 993 de fin 1996. Il ne devrait donc pas avoir le droit à la vignette. Il l'a pourtant quand même demandée (ndr : une procédure très simple sur le site officiel², sachant que le prix de cette vignette a légèrement baissé depuis le 1er mars 2018, passant à 3,11€ + frais d'envoi, soit 3,62€ en France métropolitaine) et non seulement il a reçu une vignette, mais carrément la CRIT'Air 3 !"

Sans aller jusqu'à compter sur les bugs d'un système qui reste jeune, il paraît aujourd'hui évident que les propriétaires de Youngtimers peuvent dormir tranquilles. Ils sont en effet rares à vouloir sortir leur 964 tous les jours comme s'il s'agissait de la Clio avec laquelle ils vont travailler. Or les restrictions CRIT'Air étant nulles le week-end ou le soir, la réalité est que rouler avec une Youngtimer reste possible, même si on habite Paris ! "On a de nombreux clients qui s'inquiètent de ne plus pouvoir nous amener leur voiture en révision car au moment de la récupérer, il n'est pas encore 20h et ils pensent donc ne pas pouvoir rentrer chez eux," me confirme-t-on chez Porsche Levallois. Sans garantie aucune bien sûr, gageons néanmoins que ces cas exceptionnels seront traités comme tels par les forces de l'ordre. Surtout si le conducteur reste courtois et explique calmement la situation. Et n'a pas choisi une journée de pic de pollution pour programmer sa révision ! Car c'est en effet lors de ces épisodes bien spécifiques que les systèmes de lutte anti-pollution deviennent vraiment actifs et que, pour le coup, les contrôles de police risquent d'être nettement plus fréquents.

COLLECTIONNITE

On a parlé des Youngtimers, mais finalement on voit aujourd'hui que →

Strasbourg. D'autres villes comme Bordeaux pourraient bientôt rejoindre la liste. C'est aux communes de déterminer et de fixer les éventuelles ZCR qu'elles souhaitent ou non instaurer. Une ZCR peut couvrir toute une ville, ou être plus spécifique à des secteurs ou des quartiers. Un autre volet de dispositif de lutte contre la pollution mis en place par la France porte sur les ZPA, ou Zones de Protection de l'Air. Il s'agit là de zones géographiques plus larges, mais à usage très ponctuel. Les ZPA peuvent en effet être activées lors des pics de pollution, sur de courtes durées (quelques jours tout au plus). Mais lorsqu'une ZPA est activée, le lien avec les vignettes CRIT'Air se fait alors automatiquement puisque celles-ci permettent d'interdire certains véhicules pendant le pic de pollution.

Ce qui irrite, ou inquiète, avec le dispositif CRIT'Air c'est qu'il classe selon l'âge. Dans une société où le jeunisme est décrié et pourtant élevé au rang de quasi religion sur nos écrans qu'ils soient de télévision ou d'ordinateurs, la lutte contre la pollution, elle, le revendique sans aucune gêne. Notre tableau ci-dessous reprend les classifications pour les voitures mais résumons : si la vôtre date d'avant janvier 1997, alors elle n'a plus le droit de rouler dans une ZCR aux "heures de bureau". Point. Pour autant, cela est-il vraiment

bloquant ? Sous couvert d'anonymat, un des spécialistes indépendants que j'ai consulté pour la réalisation de ce sujet me dit avoir continué à rouler tous les jours de la semaine au volant de Porsche n'entrant pas dans les critères (oui oh ça va, ça fait depuis le début de l'article que je me retiens de le faire celui-là...) sans avoir une seule fois été inquiété. C'est-à-dire globalement tout ce qui vient avant la 993 phase 2. "Je suis bien obligé de continuer à livrer des voitures à mes clients," explique-t-il. "On ne peut pas organiser ça après 20 heures sous prétexte qu'il s'agit d'une 964 ou d'une 3.2 de 1989 ! De toute façon, la police ne pratique pas de répression active sur la base des vignettes CRIT'Air pour ce type de voitures. Le bon sens



CLASSIFICATIONS CRIT'AIR DES VOITURES PARTICULIÈRES

	Diesel	Essence
CRIT'Air 1		Euro 5 et 6 (à partir du 1er janvier 2011)
CRIT'Air 2	Euro 5 et 6 (à partir du 1er janvier 2011)	Euro 4 (du 1er janvier 2006 au 31 décembre 2010)
CRIT'Air 3	Euro 4 (du 1er janvier 2006 au 31 décembre 2010)	Euro 2 et 3 (du 1er janvier 1997 au 31 décembre 2005)
CRIT'Air 4	Euro 3 (du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2005)	
CRIT'Air 5	Euro 2 (du 1er janvier 1997 au 31 décembre 2000)	

seule une partie de ces modèles est concernée. Si on reste sur la "référence 911" (les propriétaires de PMA Youngtimers sont tout aussi concernés), la 964 et la 993 phase 1 sont les générations les plus touchées. Après, on a droit à une vignette CRIT'Air. Et à priori, lorsqu'on a reçu la sienne, les années qui continuent de passer n'auront plus d'influence sur le droit de rouler. Le site officiel indique ainsi : "Un véhicule conserve le même classement environnemental tout au long de sa vie. Une fois acquis, le certificat est valable aussi longtemps qu'il reste lisible. Les encres et les matériaux du certificat ont été sélectionnés pour durer le plus longtemps possible. Lors du contrôle technique, la lisibilité du certificat sera contrôlée et un renouvellement pourra être exigé, si nécessaire."

Et avant la 964 ? Nous rentrons là dans une zone où les rumeurs et les fausses informations vont bon train ! "La fameuse histoire de la carte grise collection" résume David Marciano. Le boss du spécialiste indépendant Speedstar.fr fut pour moi un passage obligatoire dans la préparation de ce sujet. D'abord parce que lui rendre visite dans son emplacement sous-terrain en bordure de Paris est toujours un moment fort. Passé l'appréhension initiale que peut éventuellement générer chez certains le fait d'accéder à ce qui ressemble à un parking de grande surface, on entre dans l'ancre hautement sécurisée où David gare les voitures qu'il propose à la vente. Et là, on en prend juste plein les mirettes ! L'espace est partagé par plein de propriétaires de voitures d'exception. Monaco peut aller se rhabiller ! Ici les supercars sont vraiment reines.

Bref, David est confronté en permanence à des clients avides de classics mais effrayés par les réglementations. "Or la FFVE s'est battu pour eux," dit-il. La Fédération Française des Véhicules d'Époque³ est en effet montée en première ligne pour défendre un statut spécial pour les voitures de plus de 30 ans. "Résultat, aujourd'hui il n'y a que des avantages à détenir une carte grise collection," ajoute David. "Car la FFVE a obtenu une dérogation au dispositif CRIT'Air pour les véhicules concernés. Ils ont donc quasiment le même droit de rouler qu'une voiture neuve ! J'entends souvent qu'il ne faut pas prendre de CG collection. Des blocages qui datent du passé, lorsque les CG collection impliquaient en effet de fortes restrictions sur quand et où on pouvait rouler. Ces restrictions ont disparu et grâce aux actions de la FFVE, qui a très bien représenté ses adhérents, il y a d'autres avantages comme le droit de garder des

TAXE	
Puissance fiscale	Taxe
10 et 11 cv	100 €
de 12 à 14 cv	300 €
15 cv et plus	1000 €

plaques d'immatriculation noires et surtout des procédures de contrôles techniques simplifiées." Quand on sait ce qui s'est passé sur ce plan, on mesure pleinement l'intérêt de cette action. Mais cela devra faire l'objet d'un autre article car le sujet est aussi vaste et complexe que celui que nous traitons ici. Disons-le donc clairement, les propriétaires de Porsche de 30 ans et plus sont aujourd'hui avantagés ! Qu'ils n'hésitent pas à effectuer la procédure de demande de CG collection de la FFVE⁴, histoire

Donc une occasion de 12 cv de l'année en cours est malussée de 300€ mais un véhicule de la même puissance fiscale vieux de 5 ans ne génère que 150€ de malus. La vraie mauvaise nouvelle, c'est le super malus. Il frappe les véhicules de 36 cv et plus, neufs ou d'occasion. Pour les immatriculer, leurs propriétaires devront payer une taxe de 500€ par cv supplémentaire (donc 500€ pour 36 cv, 1000 € pour 37 cv, etc.) ! "Le super malus est aujourd'hui une réalité à prendre en compte, même si elle ne



Un Cayenne Turbo S génération 1 est pénalisé par le super malus inauguré cette année.

d'oublier définitivement toutes ces histoires de CRIT'Air !

MALUS SANS BONUS

Pour de nombreux Porschistes, la complexité de rouler n'est rien face à la complexité d'acheter. Et en 2018 les règles se sont encore durcies. On parle ici de voitures d'occasion. Et la grande différence qu'il faut intégrer est la suivante : le malus n'est plus basé sur les rejets de CO2 mais uniquement sur la puissance fiscale. A partir de 10 cv fiscaux, lors de la nouvelle immatriculation du véhicule, ce dernier est taxé (voir tableau à droite). Mais le montant du malus baisse de 10% par année entamée depuis la première immatriculation.

touche que très peu les Porsche," précise David. "Les Cayenne Turbo et Turbo S des premières et deuxièmes générations, les 997 Turbo..." Les Porsche d'occasion ne sont donc pas légions à être concernées, mais les Porsche neuves le sont aussi... Avec ses 44 cv, une 991 Turbo implique un super malus de 4 500 €. Pour une Turbo S c'est 7 000 € ! Maigre consolation, le dispositif est plafonné à 8000 €, soit 51 cv et au-delà. Les Turbo S Exclusive Series (53 cv) et autres GT2 RS (66 cv) sont donc au plafond. Les futurs propriétaires de GT3 ou de GT3 RS, toutes les deux à 41 cv, pourront se dire qu'ils ne sont pas trop mal lotis avec "seulement" 3 000 € de malus à régler. Mais



Le super malus s'enclenche dès que la puissance fiscale dépasse les 35cv, comme sur une 991 Turbo S par exemple.

finalment, sur des voitures neuves de ce niveau de prix, même s'il n'est pas agréable, le malus ne représente pas un énorme pourcentage du prix d'achat. Pour certaines Porsche d'occasion en revanche, c'est une toute autre histoire. "Prenons le cas d'un Cayenne Turbo S première génération, soit une voiture de 45 cv qui vaut aujourd'hui environ 25 000€," détaille David Marciano. "Un super malus qui dépasse les 10% du prix d'achat d'une voiture, il y a de quoi freiner des ventes..."

On le voit, bien plus que les éventuelles restrictions de circulation, ce sont bien les taxes à l'immatriculation qui risquent de faire le plus mal. Sur le neuf, la mesure reste le CO₂ et non le cheval fiscal, mais avec un barème encore plus punitif⁵. De plus, fini la

notion de bonus qui permettait de "récompenser" les acheteurs des véhicules les plus propres comme les hybrides. Aujourd'hui, seuls les véhicules électriques bénéficient encore d'un bonus dont le montant est au maximum de 6 000€ (limité à 27% du coût total d'acquisition). Rappelons enfin que la taxe telle qu'elle est ne se calcule pas au moment de l'achat, mais bien de l'immatriculation. Ainsi, si vous avez acheté votre voiture avant la mise en application de ces nouveaux barèmes mais tardé à l'immatriculer, vous n'y échapperez pas. Bon, après tout ça, besoin d'un grand bol d'air au volant d'une 911 SC moi ! ●

Merci à David Marciano,
www.speedstar.fr

(1) www.legifrance.gouv.fr

(2) www.certificat-air.gouv.fr/fr

(3) www.ffve.org

(4) www.ffve.org/Procedure_obtention_attestation_carte_grise

(5) www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F19911

Les Porsche récentes de milieu de gamme, comme la 991 ph2, ne sont pas concernées par le super malus. En revanche, le malus lui s'applique.



BARÈME MALUS		
Taux de CO ₂	2017	2018
≤ 119 g/km	0	0
120 g/km	0	50
121 g/km	0	53
122 g/km	0	60
123 g/km	0	73
124 g/km	0	90
125 g/km	0	113
126 g/km	0	140
127 g/km	50	173
128 g/km	53	210
129 g/km	60	253
130 g/km	73	300
131 g/km	90	353
132 g/km	113	410
133 g/km	140	473
134 g/km	173	540
135 g/km	210	613
136 g/km	253	690
137 g/km	300	773
138 g/km	353	860
139 g/km	410	953
140 g/km	473	1050
141 g/km	540	1153
142 g/km	613	1260
143 g/km	690	1373
144 g/km	773	1490
145 g/km	860	1613
146 g/km	953	1740
147 g/km	1050	1873
148 g/km	1153	2010
149 g/km	1260	2153
150 g/km	1373	2300
151 g/km	1490	2453
152 g/km	1613	2610
153 g/km	1740	2773
154 g/km	1873	2940
155 g/km	2010	3113
156 g/km	2153	3290
157 g/km	2300	3473
158 g/km	2453	3660
159 g/km	2610	3853
160 g/km	2773	4050
161 g/km	2940	4253
162 g/km	3113	4460
163 g/km	3290	4673
164 g/km	3473	4890
165 g/km	3660	5113
166 g/km	3853	5340
167 g/km	4050	5573
168 g/km	4253	5810
169 g/km	4460	6053
170 g/km	4673	6300
171 g/km	4890	6553
172 g/km	5113	6810
173 g/km	5340	7073
174 g/km	5573	7340
175 g/km	5810	7613
176 g/km	6053	7890
177 g/km	6300	8173
178 g/km	6553	8460
179 g/km	6810	8753
180 g/km	7073	9050
181 g/km	7340	9353
182 g/km	7613	9660
183 g/km	7890	9973
184 g/km	8173	10290
185 g/km	8460	10500
186 g/km	8753	10500
187 g/km	9050	10500
188 g/km	9353	10500
189 g/km	9660	10500
190 g/km	9973	10500
≥ 191 g/km	10000	10500



La chronique de *Romain Dumas*

ON NE S'ÉTAIT PAS DIT RENDEZ-VOUS DANS DIX ANS... MAIS LE HASARD S'EN EST CHARGÉ !

PORSCHE FITNESS CAMP

Après une semaine intense et de longues heures de transpiration que l'on doit aux exercices intenses de musculation, au cross fit, au gainage, à la course à pieds et autres réjouissances qu'il serait trop long de lister ici, je peux vous confirmer que, contrairement à moi, ma condition physique n'a pas pris une ride ! Inutile de tourner autour du pot, j'ai intégré le groupe des quaranténaires, et si je n'ai pas d'étiquette « ancien » collé sur mon front, c'est tout comme pour les dernières recrues. Evidemment, l'objectif des petits jeunes est, sinon de nous malmenier, tout au moins de tenter de nous pousser dans nos derniers retranchements. C'est non seulement de bonne guerre mais aussi et surtout une excellente émulation. Et à ce petit jeu, je peux vous garantir

que ceux qui en ont le plus bavé ne sont pas ceux que vous croyez... Ceux qui découvriraient ce petit coin de paradis aux Canaries pour la première fois n'ont pas mis bien longtemps à poser le genou à terre. Julien Andlauer, le seul français à être entré dans le giron Porsche cette année, ne dira certainement pas le contraire ! On ne pouvait pas faire mieux en terme de bizutage, et je crois bien que ses muscles ne sont pas prêts d'oublier ce fitness camp de si tôt... Mais au delà de la partie remise en forme, l'idée est aussi d'apprendre à se connaître, de renforcer l'esprit d'équipe et de partager nos expériences. Et pour cela, rien de mieux que de se retrouver dans un cadre hors course. Evidemment, entre le fait d'être loin du stress et de partager pas moins de sept jours d'affilée d'efforts, cela aide à créer des liens et à prendre le temps de se connaître et de se comprendre.



Autre point important, cette année les responsables des programmes (WEC, IMSA et GT3) étaient présents avec nous. C'est une première suffisamment significative pour être relevée et la preuve indéniable que la cohésion d'équipe et le fait de capitaliser sur des intérêts communs sont désormais des points incontournables dans le sport automobile en général et plus particulièrement chez Porsche Motorsport. D'ailleurs, à cette occasion, nous avons été officiellement informés qu'une dizaine d'ingénieurs issus du programme LMP1 viendront renforcer l'équipe GT pour la prochaine édition des 24 heures du Mans. C'est un vrai plus en terme de soutien et de coordination car au Mans plus qu'ailleurs, l'expérience vaut tout l'or du monde. Et pour les amateurs de précisions, sachez que Pascal Zurlingen, ex haut gradé du programme P1, est désormais responsable de la stratégie pour les programmes RSR et GT3. C'est la preuve par A + B que l'ère n'est définitivement plus à l'individualisme, il faut savoir s'adapter à de nouveaux coéquipiers, savoir changer de monture et passer du sprint à l'endurance et vice-versa sans sourciller.

A l'heure du bilan, il faut reconnaître que le Fitness Camp a tout bon. Même si, sur le fond, côté préparation physique, je pars du principe que nous sommes tous capables de gérer nous-même nos entraînements, et ce tout au long de l'année, reste que l'on s'offre rarement l'occasion d'enchaîner 7 jours consécutifs avec uniquement du sport au programme. Alors rien que pour cela, je valide à 100% ce rendez-vous. Bon, si on pouvait juste varier le lieu, je ne serais pas contre parce qu'après dix ans à évoluer dans le même endroit, je vous confirme que je connais tous les recoins de l'hôtel par cœur. Et ceux du jardin aussi !

EN ROUTE VERS PIKES PEAK

Après les Canaries, direction l'Allemagne pour une grosse séance de travail chez VW Motorsport dans le cadre du programme Pikes Peak. A l'ordre du jour, un passage obligé sur le simulateur, avec pour impératif de finir la modélisation de la route. Ensuite, on pourra enclencher la vitesse supérieure et attaquer le travail de fond, à savoir commencer à éprouver l'endurance des batteries, des freins, de l'aérodynamique en guise de déverminage à large spectre avant d'entrer enfin dans le vif du sujet, à savoir le roulage avec la voiture. Même si on est très loin du simulateur utilisé chez Porsche dans le cadre du programme LMP1, il faut reconnaître que ce cheminement, désormais incontournable, est un gain de temps et d'argent dont on ne peut (et ne doit) plus se passer. Si mon aversion à l'encontre de ces machines est réelle dans le cadre de l'apprentissage du tracé d'un circuit, je ne peux que m'incliner devant son efficacité stupéfiante dans le cadre de la conception et de la mise au point d'une voiture de course. Et plus encore quand il faut, comme c'est le cas ici, travailler à partir d'une page blanche et intégrer de nouvelles technologies.

TEST 991 GT3R À VALLELUNGA

Savoir passer du coq à l'âne, c'est ma plus grosse contrainte cette saison. Heureusement, non seulement cela ne me pose aucun problème, mais en plus je dois même reconnaître que c'est quelque chose qui me plaît. Après le simulateur, me voici donc à quelques kilomètres de Rome, sur le circuit de Vallelunga... sous une pluie battante, pour les essais de la Blancpain Endurance series ! L'avantage, dans ce contexte, c'est qu'on est assez rapidement fixé sur le potentiel de l'auto. Au programme de ces deux jours de tests, nous avions à valider les évolutions aérodynamiques et les nouveaux pneus Pirelli. Si l'aéro a fait ses preuves en terme d'efficacité, on ne peut pas en dire autant des pneus. Loin de là. Plus les séances de travail s'enchaînent et plus il est évident que

le fossé n'en finit plus de se creuser entre Pirelli et Michelin. C'est bien simple, entre l'italien et le français, c'est ni plus ni moins que le jour et la nuit. Pas besoin d'être un spécialiste du sport auto pour se rendre à l'évidence : avec un écart de 8 secondes au tour (sur un circuit long de 4,1 km), il n'y a même pas match ! C'est fou, mais c'est comme ça. Du coup, ce n'est vraiment pas simple de trouver des solutions pour optimiser les performances de la voiture. Cette séance de travail qui s'est déroulée en 30 tours en piste sur deux jours s'est donc rapidement transformée en un véritable calvaire, avec un champ d'action hyper limité. Il faudra donc improviser et, surtout, faire avec ce que l'on a à Monza pour la première course de Blancpain de la saison. Les paris sont ouverts, et pour ma part je ne miserai pas un kopeck sur nous. Mes coéquipiers auront peut-être un avis moins négatif que moi à l'issue de la séance de tests officiels au



Castellet. Séance à laquelle je n'assisterai pas puisque le devoir m'appelle de l'autre côté de l'Atlantique. En effet, dans quelques heures, je m'envolerai pour la Floride. Cette fois, je serai au départ des 12 Heures de Sebring au volant du proto de la sympathique équipe Autosport, la même avec laquelle j'ai disputée les 24 Heures de Daytona. Une fois de plus, l'objectif est clair : remporter la victoire. Et je serai d'autant plus motivé que j'ai remporté cette course au volant du fabuleux Spyder Porsche il y a tout pile 10 ans. Une époque que j'ai vraiment adorée et qui restera définitivement sur le haut de la pile des bons souvenirs. Pour les excellents résultats, pour le plaisir que j'ai pris au volant de ce proto mais aussi et surtout parce que c'était le début d'une nouvelle ère chez Porsche Motorsport. Nous ne le savions pas encore, mais c'était déjà les prémices du retour au Mans. Un projet fou technologiquement et humainement fou, auquel j'ai eu l'honneur et le bonheur de participer depuis le tout premier frémissement jusqu'à ce qu'il rende son avant-dernier souffle. Alors évidemment, cette année, je redoublerai de motivation pour décrocher la victoire et doubler la mise à dix ans d'intervalle. Ce serait un beau clin d'œil avant d'attaquer ma saison européenne !

Romain Dumas



Orchid Racing Team

Le pro du mois

AR SPORT

QUINZE ANNÉES À BÂTIR UNE RÉPUTATION DE SÉRIEUX

Cela fera bientôt quinze ans qu'AR Sport est devenu un spécialiste indépendant totalement consacré à la Porsche. Et le domaine de compétences de ce spécialiste rochelais ne cesse de s'étendre. Pur commerçant il y a quelques années, AR Sport propose désormais des restaurations et même de la préparation en compétition.

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : DR



Quand on n'a pas le premier sou, on a des idées, et on fait avec ce que l'on a. C'est ainsi que Raymond Pinchemail s'est lancé dans le commerce d'autos, d'abord avec des Renault 4, qu'il achetait 500 francs pour

les revendre 800. Si nous vous racontons cela, c'est afin que vous puissiez mesurer le chemin parcouru. Après quelques années, Raymond a enfin la possibilité de faire ce qui le passionne vraiment : entrer dans le monde de la Porsche. D'abord, en vendant quelques modèles prestigieux. Puis, le succès des affaires aidant, il a pu se spécialiser dans la Porsche, jusqu'à pouvoir s'y consacrer pleinement depuis 2004. AR Sport n'a cessé de s'agrandir, avant de pouvoir s'installer dans un nouveau bâtiment à Aytré, en périphérie de La Rochelle. AR Sport occupe désormais un local de 1200m², et il commence déjà à être trop étroit !

Le cœur du métier d'AR Sport reste le commerce des Porsche d'occasion, avec le gros de la demande pour des voitures dont le prix oscille autour des 50 000€. Cependant, AR Sport peut

1. AR Sport occupe un vaste local de 1200m² à Aytré.

2. On retrouve toutes les générations de Porsche dans le showroom.



répondre à toutes les demandes, sur des autos à moins de 30 000€, une 991 Carrera S de moins de 5000 km et même récemment sur une 991 GT3 RS Orange Fusion. On croise parfois quelques anciennes, à l'image d'une 356 SC sortant fraîchement de restauration. Justement, la restauration, c'est devenu l'un



des savoir-faire d'AR Sport. Au départ, Raymond Pinchemail a acquis une ancienne pour son usage personnel, qu'il a confiée à son équipe de mécaniciens et de carrossiers afin de la remettre en état. Désormais, AR Sport mène un ou deux chantiers de restauration totale chaque année, qui ont par ailleurs le bénéfice d'apporter beaucoup en termes d'image et de prestige. Quand on connaît l'ensemble des compétences qu'il est nécessaire de maîtriser pour une restauration complète, cela n'est pas une surprise.

Cette maîtrise de la mécanique, AR Sport la met en pratique en compétition. AR Sport prépare plusieurs voitures pour des clients souhaitant courir sur des rallyes locaux, à l'image du Rallye de Saintonge. A tel point que Raymond s'est offert un Cayman que son équipe a intégralement préparé pour courir en rallyes. Le projet initial était de jeter son dévolu sur un Cayman Cup, mais les arceaux, les normes à respecter sont loin d'être identiques entre circuit et rallyes, il a donc fallu tout reprendre à zéro avec un Cayman de route. Une maîtrise qui se retrouve sur les voitures de route, car AR

3. L'atelier mène environ deux restaurations totales chaque année.

4. Les mécaniciens sont capables d'intervenir sur toutes les générations, du simple entretien jusqu'à la préparation course.

5. La peinture est l'un des rares postes faisant l'objet d'une sous-traitance.



A.R. Sport

La Rochelle

PRÉSENTATION

Adresse : Rue Gay Lussac, 17 440 Aytré

Ouverture :

Du lundi au vendredi de
8h à 12h30 et de 14h à 19h,
le samedi de
9h30 à 12h30 et de 15h à 18h

A contacter :

Raymond Pinchemail ou Richard Drouet

Tél : 05.46.411.911

Mail : raymond@arsport.fr

Site internet : www.arsport.fr

SURFACE

Atelier : 600 m²

Showroom : 600 m²

L'ÉQUIPE

Dirigeant : Raymond Pinchemail

Combien de personnes : 7 personnes
(2 commerciaux et 5 mécaniciens)

LES SERVICES QU'OFFRE LE PRO

- ↪ Achat-vente
- ↪ Restauration
- ↪ Préparation course
- ↪ Révision programme constructeur
- ↪ Recherche de pannes
- ↪ Capotes
- ↪ Traitement esthétique
- ↪ Echappement Scart
- ↪ Dépannage
- ↪ Piwis officiel
- ↪ Concessionnaire Subaru et Lotus.

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 :

✉ Flat 6 Magazine - Courrier des Lecteurs - CD 928 - CS 70721 - 80142 Abbeville Cedex
@ mjoly@flat6editions.fr (courrier des lecteurs en objet)

FIABILITÉ BOÎTES DE VITESSES

Félicitations pour le contenu du numéro de mars qui est, comme toujours, passionnant.

Je me permets d'apporter un petit commentaire quant aux problèmes de fiabilité évoqués par certains lecteurs, notamment en matière de boîte de vitesses, problèmes qui se soldent souvent par l'échange pur et simple de la boîte, à un coût assez prohibitif. Mon inquiétude, avec la prolifération de l'électronique embarquée, est liée au fait qu'il sera, à mon avis, de plus en plus difficile d'assurer la maintenance des véhicules, notamment pour les passionnés qui conservent longtemps leur Porsche. En matière de boîte de vitesses, il semble difficile de faire effectuer en France, y compris au sein du réseau, une réparation des boîtes Tiptronic et PDK. Jusqu'à la génération 996, la réfection des boîtes mécaniques ne pose pas problème pour les spécialistes de la marque, mais quid des Tiptronic et PDK ? Du coup, pour moi, le fait de posséder un modèle avec boîte PDK induit de bénéficier d'une garantie, ce qui oblige du coup à changer fréquemment de monture afin de rouler sereinement. Espérant que cette petite analyse aura retenu votre attention.

Bien cordialement.

Éric Liens

RÉPONSE Votre courrier me rappelle une conversation avec un technicien, datant d'il y a une dizaine d'années, lequel me disait : "Tu verras, un jour, il y aura plein de voitures en épave qui seront encore en excellent état : simplement, la réparation de leurs pannes électroniques coûtera trop cher." On n'en est pas loin, même si ce n'est heureusement pas le cas pour les Porsche, dont les pannes électroniques restent rares. Mais quand elles arrivent, dans le cas d'une 996 Tiptronic par exemple, elles coûtent très cher, proportionnellement au prix de la voiture. Le fait que Porsche préfère remplacer plutôt que réparer ne va d'ailleurs pas dans le sens du client. Mais insistons sur le fait que ces pannes restent exceptionnelles.



MATCHING NUMBERS VS MATCHING MOTEUR

À ma connaissance, l'expression matching numbers signifie que châssis, moteur, boîte et couleur sont les mêmes qu'au jour de sortie d'usine. Évidemment, cela suppose que le châssis soit pris comme référence des Numbers. J'ai toutefois remarqué une tendance à mentionner un matching partiel, comme par exemple : matching moteur, qui pourrait vouloir dire que certains autres éléments ne seraient pas matching... En lisant "matching", chacun a tendance à comprendre matching numbers, ce que l'on espère en fait. Ne pensez-vous pas que cette dérive puisse faire l'objet de dérapages et induire l'acheteur potentiel en erreur ?

Cordialement

Pascal Guerillot

RÉPONSE Matching numbers est surtout utilisé pour dire que le moteur et la boîte correspondent au modèle sorti de chaîne. On ajoute parfois matching color pour dire que la couleur est celle d'origine. Mais vous n'empêchez jamais quelqu'un d'utiliser ces termes un peu à tort et à travers. Nous sommes de toutes façons les premiers à dire que cette folie des "matching" n'a guère de sens, sauf à être un collectionneur pointu. Ce qui importe avant tout, c'est qu'une Porsche roule avec le moteur qui correspond au modèle. Qu'il ait été remplacé par un neuf, et c'est encore plus vrai pour la boîte, n'a aucune importance dès lors que tout correspond. Le "matching" a été démesurément grossi par certains spéculateurs, et ne devrait, dans un monde parfait, ne concerner réellement que des modèles rares et chers. Par exemple, si on cherche une RS 2.7 et qu'on veut à tout prix du 100% matching, pourquoi pas, si on est prêt à y mettre le prix. Mais on peut aussi vouloir une RS 2.7 juste pour le plaisir d'en avoir une et de l'utiliser, auquel cas la notion de matching n'a aucune importance. Pour résumer : quelle que soit la Porsche recherchée, si cela plaît à certains de payer plus cher pour avoir du matching, c'est leur droit, mais nous dirions plutôt que l'important est d'avoir une belle auto correspondant à sa fiche d'homologation, et de se faire plaisir avec !

Le guide d'achat de notre dernier numéro portait sur la 991 Carrera 4S phase 1, mais nous n'avons pas d'avis du propriétaire. En voici quelques uns, directement envoyés par nos lecteurs. Merci à eux.

991 CARRERA 4S ADDICT

Je donne suite à votre reportage car je suis l'heureux propriétaire d'une 991 Carrera 4S (année 2013), avec échappement sport et boîte PDK. Passionné de 911, je possède cette voiture depuis deux ans, après avoir eu une 996, puis une 997 Carrera S et une 997 4S, avec lesquelles j'ai parcouru environ 10 000 km en 2 ans, pour chacune.

La 991 4S est vraiment fabuleuse, elle est diabolique avec sa double personnalité. Elle peut être utilisée tranquillement en balade, ma femme adore l'utiliser et ne refuse jamais de la conduire, tout comme ma fille d'ailleurs... Ce que je préfère, c'est la conduire sur les petites routes sinueuses du vignoble nantais, Il y a une véritable évolution avec la 997 4S, car elle semble plus légère au niveau du train avant et encore plus précise que sa devancière qui apportait déjà beaucoup de plaisir... Généralement au bout de 2 années passées, je commence à regarder les petites annonces de votre revue pour choisir la prochaine élue. Mais cette fois ci, il sera très compliqué de m'en séparer car cette 991 4S c'est tout simplement le graal. Après avoir parcouru 10 000km en 2 ans, ma voiture totalise 64 000 km et tout fonctionne à merveille, rien à signaler en dehors de l'entretien courant en centre Porsche.

J'encourage vraiment tous les passionnés à sauter le pas en commençant par une 996, voiture plus abordable qui permet d'accéder au mythe. La 991 4S est la meilleure sportive du moment à mes yeux, elle est classe, belle, performante, sécurisante et surtout monstrueuse vu de l'arrière avec les feux allumés et ses grosses ailes, tout en restant discrète. Seul danger c'est l'addiction... Cordialement

Nicolas



SIMPLEMENT INCROYABLE !

Pour répondre à la demande faite dans l'article " Guide d'achat 991 Carrera 4S ph 1" voici, en quelques lignes, mon humble avis. Je suis l'heureux possesseur d'une 991 4S Phase 1, bleu aquatique de 2013, avec pack Chrono Sport Plus. Après avoir vendu ma 997 Targa (4ème Porsche d'une série constituée par SC 3.0, 964 Carrera 4, 993 Targa) et déçu par la disparition du toit coulissant de la nouvelle Targa, j'étais à la recherche d'une 991, toit panoramique, lorsque ma femme et moi avons vu en annonce cette beauté bleue. Nous n'avons pu résister et l'avons immédiatement surnommée : "Bleuette" !!! Dès les premiers km, l'enchantement était total, prise en main très facile grâce à la tenue de route (assistances), à la précision de la boîte PDK, au freinage et pour couronner le tout, LE son magnifié en mode sport ! Je n'ai jamais eu autant le sentiment de sécurité dans une GT, le niveau de technologie est tel qu'il est difficile de mettre cette voiture en défaut, elle semble corriger toutes vos erreurs, n'en déplaise, peut-être, aux puristes de la glisse et du pilotage à l'ancienne. Alors, aucune hésitation pour ceux qui se poseraient la question, cette voiture est simplement incroyable, faites-vous plaisir !

Frédéric Bracq

RESPLENDISSANTE

Suite à votre bel article sur la 991 4S, je vous transmets, comme vous le souhaitez, un avis de propriétaire HEUREUX. Après avoir eu une 997 4S Agent GT/terracota, je me suis mis en quête d'une belle 991 4S au moins aussi magnifique. Il y a 2 ans, j'ai trouvé cette belle 4S Bleu Aquatique, comme celle de votre article, avec quelques options en plus (Pack Chrono, sport Plus, cuir noir étendu, sièges ventilés, jantes Sport Design...). Le rêve à l'état pur. Que dire de plus que dans votre article ? Simplement que cette voiture, c'est un plaisir intense. Du confort, des sièges adaptatifs "climatisés", à la mélodie des rétrogradages en Sport Plus, tout est envoûtant. Que l'on roule "pépère" sur l'autoroute avec le régulateur, ou en mode track lors des sorties Club, cette voiture répond à toutes les attentes. Et que dire de ce magnifique Bleu Aquatique : plus lumineuse que le Saphir, plus discret que le Miami, dommage qu'ils l'aient arrêté. Je peux vous dire qu'elle ne laisse jamais les gens indifférents,



Sous le soleil du midi, elle est resplendissante. Il est vrai, vous l'aurez compris, que je préfère les teintes plutôt gaies sans être agressives, ou, comme vous le dites si bien, décalées et particulièrement élégantes. Une Porsche c'est le plaisir, alors osons.

Jacques Prost

Courrier des lecteurs

TROISIÈME

Mon premier (ma première) :
964 Carrera 4 cabriolet

Mon second :

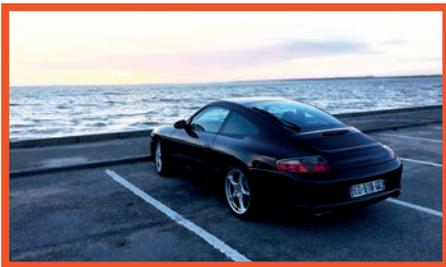
un Boxster (faites du bruit)

Pour ce troisième courrier lecteur
qui, je l'espère, sera publié comme
les deux premiers, une magnifique
996 Targa ! Merci à Scart pour
l'échappement sport déconnectable
(et oui toujours, faites du bruit).

Merci à son ancien propriétaire
qui se reconnaîtra. Merci à AG
Autosport et à Christophe Arnaud
pour avoir trouvé cette perle rare.
Longue vie en Flat 6. Comme
d'habitude à faire rembourser par la
sécurité sociale.

Amicalement.

Frédéric Raud



ROULER PAR TOUS LES TEMPS

Quand vous dites qu'il faut sortir nos
autos, je suis d'accord et j'agis !
(Sortie caritative pour le téléthon...
Qu'est ce donc les trucs qui
clignotent au tableau de bord
lorsque j'accélère ??? ;-)

Olivier



COTE 996 GT3 MK1

L'objet de mon courrier est de vous faire part de mon étonnement concernant la « cote de Flat 6 » pour les 996 GT3 et spécifiquement la MK1. En effet, en examinant vos cotes (vos confrères font de même !) la 996 GT3 MK1 est toujours sous-cotée par rapport à la MK2. Pour un porschiste et puriste comme moi, je trouve cela totalement injustifié et erroné. Ce qui me surprend le plus est le fait que des passionnés et spécialistes comme vous n'avez jamais rectifié cette absurdité.

Je m'explique :

- La 996 GT3 MK1 est la première GT3 de l'histoire Porsche, qui s'éteindra probablement lorsque le moteur turbo équipera ce produit. La GT3 est née atmosphérique et mourra plus que probablement atmosphérique.
- La MK1 a été développée au lendemain de la victoire Porsche en 1998 au Mans par le département course de Weissach.
- La MK1 a été construite à la main par le département course de Weissach. La MK2 sur les chaînes de production « civiles » à Zuffenhausen.
- La MK1 est la GT3 (hors RS) la moins produite (1 858 ex.). Non importée aux USA (au contraire de la MK2).
- La MK1 est la GT3 la plus légère et embarquant un maximum d'aluminium dans sa composition. Et non la MK2.
- La MK1 est la GT3 disposant du plus bel aileron (boomerang) réglable. Une œuvre d'Art, au contraire de la « banquette » de la MK2.
- La MK1 est très certainement la digne héritière des RS précédentes. Pure et dure et pas aseptisée.

Alors bien sûr la MK2 dispose de quelques chevaux de plus ! Cela réduit-il l'importance des points cités plus haut ? Certainement pas pour un puriste. Toutes les GT3 qui ont suivi sont bien plus puissantes, et bien plus ceci et bien plus cela... Les séries ont été multipliées, ce qui en amènerait à banaliser le jouet. Alors GT3 996-997-991, toutes les unes meilleures que les autres (heureusement !) que restera-t-il lorsque la Turbo arrivera ?

- La première (996 GT3 MK1)
- La dernière (991 GT3 MK... ?)
- Et toutes les autres « in between » !

Il serait donc temps que la cote rende à la 996 GT3 MK1 la valeur qu'elle représente vraiment.

Bien cordialement,

Etienne Gaye

RÉPONSE Votre courrier est intéressant et révélateur de l'incompréhension qui existe parfois quant à la cote. Car vous confondez ce qu'on pense de la GT3 MK1, et la réalité de la cote, qui sont deux choses totalement différentes.

Ce n'est pas nous qui décidons, pour telle ou telle bonne raison, qu'un modèle devrait être plus ou moins bien coté, nous nous contentons de relever tous les prix de vente dans les annonces, et d'en faire une moyenne basse, sachant que les prix affichés ne correspondent pas exactement au prix vendu. De fait, lorsque cette cote est calculée, on ne peut que constater que la MK1 a une cote inférieure à celle de la MK2. Cela évoluera peut-être, car vos arguments sont tout à fait bons, mais en attendant, c'est la réalité des chiffres qui prime...

BACHMANN FB

Pilote Automobile depuis 1923

PARIS



Photo: William GROZES

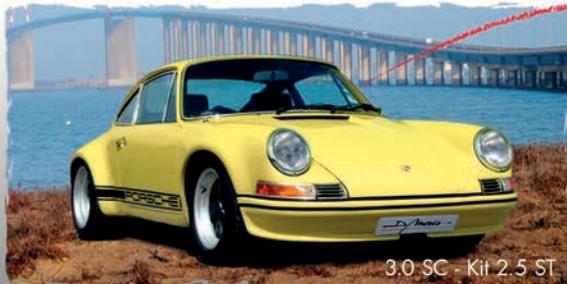
*Ligne de prêt à porter pour Homme en hommage à
Fernand BACHMANN, pilote automobile, membre de l'équipe CHENARD & WALCKER,
victorieuse de la première édition des 24 heures du Mans le 27 mai 1923.*

Fernand BACHMANN
30, rue Gustave Courbet
75116 Paris - France
+33 1 45 53 37 28

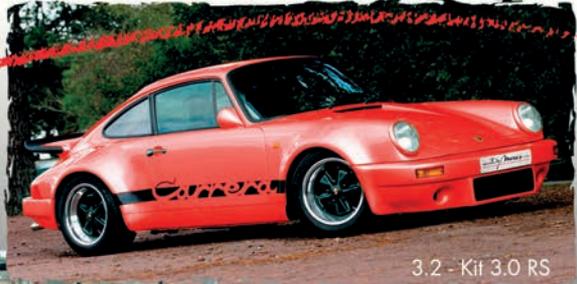
Liste de nos revendeurs et boutique en ligne sur
www.fernandbachmann.com
[#fernandbachmann](https://www.instagram.com/fernandbachmann)

D. Moris

STYLING



3.0 SC - Kit 2.5 ST



3.2 - Kit 3.0 RS

- Programme Backdating années 70 :
Kits Replica - 911 S - 911 R
2,3 ST - 2,5 ST - 2,4 S - 2,7 RS
2,8 RSR - 3,0 RS - 3,0 RSR
Groupe IV - 934



964 - Kit 2.3 ST



www.d-moris.com

- Programme Hardtops : 911 - 964 - 993 - Speedster - 986 - 987
- Programme Tuning : 924 - 944 - 928 - 911 - Boxster - 996 - 997

D.MORIS STYLING : Av. H.Bertho - 44500 La Baule - France - Tél. 02 40 60 64 64 - d.moris@orange.fr

TOUT SAVOIR SUR LES 911 DE 1974 À 2005



TOME 2 / TOME 3 / TOME 4

DISPONIBLE MAINTENANT SUR WWW.FLAT6MAG.COM

FLAT 6

CLASSIC

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE CLASSIC

ESSAI

911 2.5 ST

PERLE RARE (SUITE)



INSOLITE

TROIS 964 RS

IL ÉTAIT UNE FOIS À VESOUL



VENTES AUX ENCHÈRES PORSCHE ET ROLEX DAYTONA

Nous vous avons annoncé le mois dernier la prochaine vente aux enchères qui se déroulera à Monaco, le 19 juillet prochain, regroupant les marques Porsche et Rolex. Nous pouvons apporter ce mois-ci quelques précisions supplémentaires. Cette vente est destinée à fêter les 55 ans de la 911 et de la montre Rolex Daytona. Elle est organisée en association avec Franco Lembo (Automobilia), les centres Porsche Paris et Monaco, et Antiquorum. Pour marquer le coup, cette vente aux enchères inédite, intitulée "55", regroupera 55 Porsche 911 et montres Rolex Daytona. Entre autres, on retrouvera en vente la fameuse 2.5 ST championne de France avec Claude Ballot-Léna, présentée et essayée le mois dernier dans notre magazine.

- Si vous êtes intéressé par la partie Porsche (vente ou achat)
Centres Porsche Paris :
Prise de rendez-vous auprès de Romain Godet (01 30 67 62 00) ou (marketing-pds@porsche.fr)

- Si vous êtes intéressé par la partie Rolex (vente ou achat)
01 42 61 43 44 et social@antiquorum.swiss

MONACO | MONTE-CARLO
AUCTION 19 JULY 2018
13 BD PRINCESSE CHARLOTTE - 98000 MONACO

the 55th
AUCTION ANNIVERSARY
ROLEX DAYTONA
PORSCHE 911

MONACO LEGEND GROUP
AUCTION HOUSE • PRIVATE SELLING

In collaboration with

franco lembo
AUTOMOBILIA

PORSCHE
Centres Porsche
Paris/Monaco

Antiquorum
AUCTIONEERS SINCE 1914

JOURNÉE NATIONALE FFVE : SORTEZ VOS ANCIENNES !

En cette époque où l'on voudrait nous faire croire que l'automobile ancienne n'a pas d'avenir, la FFVE (fédération française des voitures d'époque) multiplie les actions pour démontrer le contraire. A ce titre, une grande journée nationale est organisée le 29 avril prochain, avec incitation à un maximum de regroupements et manifestations en tous genres autour de l'automobile ancienne. L'an passé, pour sa première édition, cette journée avait réuni près de 350 manifestations diverses partout en France.

Pour savoir ce qui se passe autour de chez vous,
www.jnve-ffve.org



UN LIVRE SUR GEDEHEM

Jean-Loup Leteissier vient d'écrire un livre sur un pilote amateur français bien connu de ceux qui ont suivi le sport automobile français dans les années 60 et 70 : Gedehem. L'exemple parfait du gentleman driver, autant passionné par la compétition que par les Porsche, qui écuma de très nombreux rallyes et courses diverses, dont le Monte Carlo, la Targa Florio, le Tour de Corse, le Tour auto et même les 24 heures du Mans !

L'ouvrage en question, préfacé par Vincent Laverne, est d'autant plus intéressant que l'auteur passe en revue toutes les courses auxquelles il a participé, avec à chaque fois des photos, forcément inédites. Edité à compte d'auteur, pour la somme de 24€ plus frais de port.

Contact :
jean.loup.leteissier@wanadoo.fr

Jean-Loup Leteissier

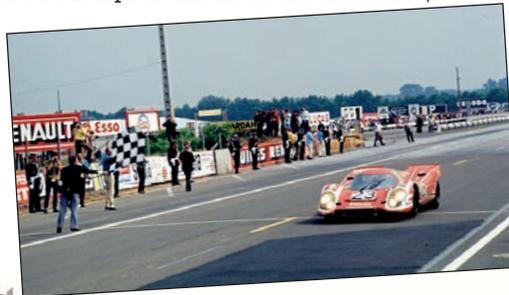
«GEDEHEM»
Des virages comme horizon !

Préface
Vincent Laverne



LES 90 ANS D'HANS HERRMANN

Hans Herrmann a fêté ses 90 ans le 23 février dernier. Quelle belle longévité pour ce pilote hors normes, dont la carrière a été essentiellement marquée par son association avec Porsche. On lui doit notamment la première victoire de la marque en 1970, avec la fameuse 917 N°23. C'est après avoir atteint cet objectif qu'il décida de se retirer (à la demande de sa femme), trop heureux d'avoir survécu à cet âge d'or du sport automobile que furent les années 50 et 60. Il débuta en effet en 1952, sur une 356 et obtint rapidement de bons résultats, au point d'être recruté par l'usine, et de se retrouver au départ des 24 heures du Mans 1953 sur un coupé 550, avec victoire de catégorie à la clé. A 26 ans, en 1954, il s'est retrouvé intégré à la magique équipe Mercedes en F1, pilotant les extraordinaires flèches d'argent en compagnie de Fangio et Moss. Ce qui ne l'empêcha pas de poursuivre sa carrière chez Porsche en endurance. Puis, après quelques tentatives dans d'autres marques, il revint chez Porsche en 1959, offrant à la marque sa première victoire absolue aux 12h de Sebring 1960 avec une 718 RS 60. Il remporta aussi la Targa Florio, et fut champion d'Europe F2, sur la 718/2. Après une nouvelle incartade, il repartit chez Porsche en 1966. Depuis sa retraite en 1970, à l'âge de 42 ans, il n'a cessé d'être actif et présent aux côtés de Porsche, sur des salons et divers événements, toujours en parfaite santé. Souhaitons lui d'en profiter encore longtemps !



Nous ne restaurons pas les jantes Fuchs® ... Nous leur donnons une nouvelle vie !

30 ans d'expérience : Redressage, soudage, polissage, anodisation, peinture par trempage... Nous redonnons vie à vos jantes pour qu'elles retrouvent l'aspect qu'elles avaient lorsqu'elles ont quitté l'usine, il y a 50 ans.

ART WHEELS - Strasbourg - info@art-wheels.eu
www.art-wheels.eu - Tel 09 81 96 19 92

ART wheels

FLAT6
CLASSIC

FÊTE DES CLASSICS

Pour rappel, la prochaine fête des Classics aura lieu du 1^{er} au 3 Juin prochain, au départ d'Avignon. Cette année, la 993 sera mise particulièrement à l'honneur, ainsi que les 356, notamment pour fêter les 70 ans de Porsche.

Toutes les infos sur www.mediterranee-porscheclub.fr

FÊTE DES CLASSICS
2-3 JUN 2018
Avignon - Château de Masellan

70 ANS PORSCHE

993
LAST APP-LOOKING

lvp
www.lvp.com

PORSCHE
Garants Porsche
Mercedes & Jaguar

Allianz
Assurances PORSCHE

FLAT6
www.flat6.com

micropneus
www.micropneus.com

www.mediterranee-porscheclub.fr



LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH

QUELQUES FRAYEURS !

Traduit de l'allemand par Andreas Kunert

Après les 1 000 km de Monza 1975, retour à Zuffenhausen pour les essais de la 930 Turbo 3.0. Le service commercial m'avait demandé d'emmener des clients potentiels dans la 930, forte de 260 ch, sur l'autoroute entre Stuttgart et Wurzburg, où on pouvait rouler à 250 km/h grâce à la circulation peu dense de l'époque. Les clients des ces quelques 400 baptêmes étaient ravis et j'ai gardé le contact avec bon nombre d'entre eux. Début mai, je partageais le volant de la 908/03 turbo avec Mario Casoni qui roulait aussi avec Reinhold Jöst sur deux autos aux 1 000 km de Spa. Pendant les essais j'ai eu une grosse frayeur quand, près de Maison Blanche, où la piste passe entre deux maisons, à environ 250 km/h, l'amortisseur avant droit s'est cassé, provoquant une pluie d'étincelles qui m'atteignent directement à la hanche en raison de la position de conduite dans la 908/03, où le pilote est pratiquement assis sur l'essieu avant. Heureusement, j'ai pu maîtriser cette situation dangereuse et rentrer aux stands sans blessure. A l'époque, Spa était un circuit long de 14 km où les pilotes ne regardaient pas seulement la piste mais aussi les spectateurs. Quand ceux-ci ouvraient les parapluies, il fallait redoubler de prudence ! Pendant les essais suivants, je jouais encore de malchance avec un roulement de roue défaillant. Je ne pus pas faire mieux que onzième sur la grille de départ. La course s'est déroulée sans incident, de sorte que j'arrivais 7ème au général et 3ème parmi les voitures de sport de moins de 3 litres.

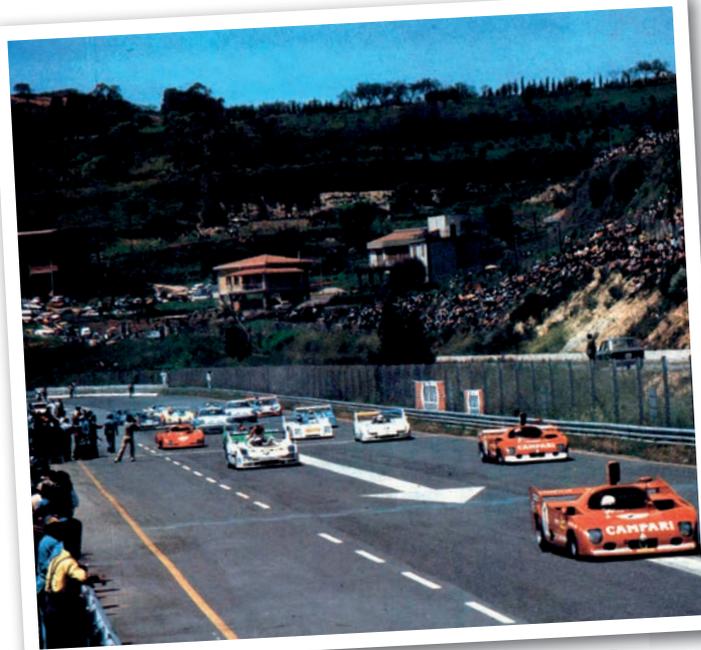
Deux semaines plus tard pour les 1 000 km de Pergusa en Sicile, Reinhold Jöst avait loué un avion privé pour y aller directement. Sa 908/03 turbo avait une "queue longue" pour la première fois car le circuit est assez rapide autour du lac, avec des grenouilles qui traversaient la piste de temps à autre.

Aux essais, la queue longue avait encore besoin de quelques renforts en plastique, fixés par les mécaniciens, avant de se comporter correctement.

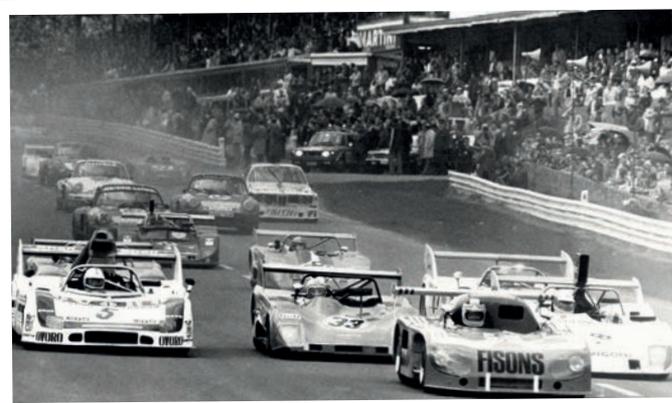
En course, Reinhold et Mario terminèrent 4ème au général. Avec Ernst Kraus

j'étais sur une excellente 3ème place au général, à 40 tours de la fin, quand un arbre de transmission s'est cassé. Dommage, car nous n'étions pas loin du podium, occupé finalement par Arturo Merzario avec Jochen Maas sur une Alfa Tipo 33 devant Pescarolo/Bell également sur une Tipo 33.

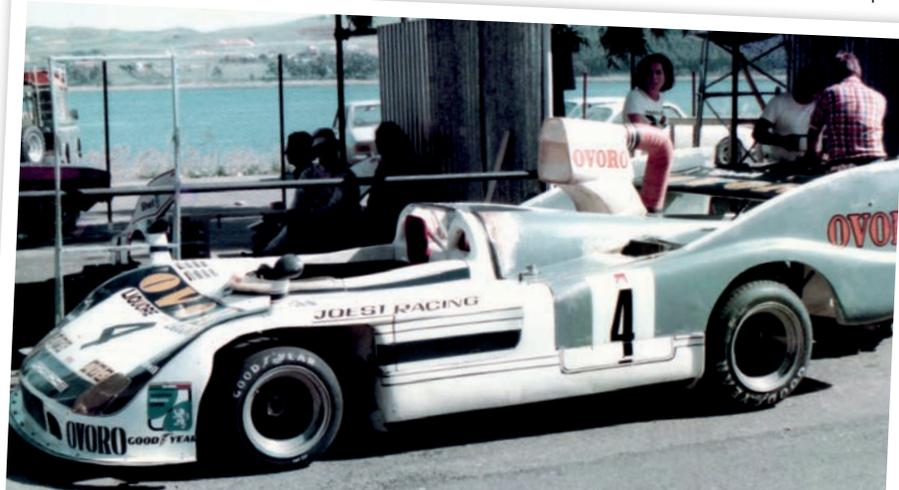
Pendant le vol retour, on a connu une autre surprise : le pilote n'avait pas pu faire le plein en Sicile de sorte que les derniers 500 km jusqu'à Mannheim durent se faire en vol plané !



1 000 km d'Enna Pergusa



1 000 km de Spa



La 908/3 longue «bricolée» par Joest

FÊTE DES CLASSICS

2-3 JUIN 2018
Avignon - Château de Massillan



70 ANS
PORSCHE



LMP.

AGENCE DE COMMUNICATION 360°
WWW.AGENCELMP.COM



PORSCHE

Centres Porsche
Marseille & Avignon

PORSCHE
911
LAST AIR-COOLED



FLAT6
magazine

Allianz 
Jean Maurice Jacques Agent Général
Assurance PORSCHE





LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORI

C'est quoi un

Porschiste heureux ?

Portrait : Paul Deville

Nombre d'entre vous, qu'il m'arrive de croiser sur des salons comme Genève ou Rétromobile, lors d'évènements comme le Tour Auto, les 24h du Mans ou le Paradis Porsche, me donnent souvent l'impression d'être foncièrement heureux grâce et au travers de leurs bolides à quatre roues. C'est pourquoi ce mois-ci, je me suis penché sur l'un d'entre vous que certains connaissent déjà, car il s'agit tout bonnement du fondateur des échappements Devil, Paul Deville.

Paul Deville c'est déjà une success-story à la française, l'histoire d'un petit gars de Haute-Savoie complètement dingue d'automobiles, qui bricole dans son garage, à partir de l'âge de 14 ans, des échappements, des karts et autres meubles mariant le métal et le bois. A force de travail, d'acharnement et de passion, ce même gamin créera, des années plus tard, une marque qui se fera connaître au-delà de nos frontières comme l'une des références du silencieux adaptable, notamment dans les années 80-90 durant l'âge d'or des GTI, avec en tête de peloton des bombinettes, les R5 Alpine Turbo et autres 205 et Golf GTI. Comme beaucoup d'entre nous, Paul doit sa passion de l'automobile à son père, menuisier-ébéniste de métier mais totalement fan de sport auto et de belles mécaniques en tout genre. Cet atavisme, comme je vous le disais plus haut, provoque chez le jeune Paul une envie irrésistible de bricoler autour et pour l'automobile. D'abord pas mal de voitures populaires françaises mais très vite le hasard de la vie lui accorde son premier contact avec une Porsche, pas très courante dans sa petite province. Cette rencontre remonte à la toute fin des années 50. Alors âgé de 15-16 ans, et déjà réputé dans son petit coin de Haute-Savoie comme un « spécialiste » d'échappements maisons, le propriétaire d'une 356 passe le voir. Le type, originaire de la région parisienne, a pour habitude de



Paul Deville
aux côtés de
son roadster
de 1960 avec
lequel il a déjà
parcouru près
de 100.000 km
en une douzaine
d'années !

Le coup de cœur de Grégory C'est quoi un Porschiste heureux ?

venir en vacances dans le secteur. Par l'entremise d'amis en commun, il passe donc voir Paul et lui demande de lui fabriquer un silencieux « sport » pour son auto. C'est ainsi que notre jeune passionné goûte pour la première fois de sa vie à la magie de Zuffenhausen. C'était « une 356 Carrera, sûrement un modèle 58 ou 59 de couleur gris argent, et je me rappelle lui avoir fait un échappement qui avait une sonorité incroyable, c'était la première fois que je travaillais sur une sportive et j'étais comme un fou ! je n'avais jamais vu, ni entendu une Porsche avant cela ». S'enchaîne une longue traversée du désert pour Paul, il va travailler seul durant quasiment une dizaine d'années avant d'arriver à créer son entreprise en 1966 à Cluses, non loin de Genève, juste après avoir déposé quelques mois auparavant son premier brevet.

LIKE A DEVIL

Durant plus de 35 ans, il va veiller à la bonne marche de sa firme et étendre la notoriété de la marque Devil, en créant notamment pas mal de partenariats. On le retrouvera par exemple comme fournisseur officiel et équipementier de la 944 Turbo Cup durant les années 80. Très doué en matière de communication, Paul n'aura de cesse de faire parler de sa société, à tel point qu'aujourd'hui encore, sa marque résonne de façon particulière pour n'importe quel passionné d'automobiles. En 2000, alors âgé de 57 ans, notre haut savoyard décide de passer le flambeau en vendant son entreprise et de profiter davantage de sa famille. Une fois la retraite arrivée, une question se pose : *« comment pourrais-je retrouver les sensations de ma Lotus Super Seven, qui m'a donné 25 ans de bonheur, ou encore de mes deux berlinettes ou mes deux CG, dont certaines achetées neuves à l'époque, tout en pouvant emmener mes petits-enfants avec moi ? »*. Paul, en authentique amateur, veut également un rapport poids/puissance avantageux et pouvoir jouir de l'image « rouler en anciennes » afin de participer à des rallyes historiques. Après un rapide tour d'horizon, la 356 s'impose presque d'elle-même ! A ce moment-là, notre jeune retraité décide

Paul à côté de son grand cousin, il tient dans la main une miniature Solido de Porsche 550 qu'il conserve encore religieusement aujourd'hui.



Paul alors âgé de 14 ans avec l'une de ses premières créations pour une Simca 1000 et l'unique volant qu'il n'a jamais fait.



Une pub pour les échappements Devil offerte à Paul par le patron de presse Michel Hommel dans les années 80.



Le pilote et sa monture contemplatifs devant les montagnes savoyardes que Paul aime tant !



de lire tous les articles, essais et autres magazines qui parlent de la première des Porsche afin d'être sûr de son choix. « *Je me rappelle que beaucoup évoquaient le phénomène sac à dos et les problèmes de freinage, ce qui a presque failli me faire changer d'avis, mais j'ai cependant toujours préféré me faire ma propre opinion !* ». Un jour en lisant LVA, Paul tombe sur une annonce, un garage vendait une 356 roadster de 1960, un modèle 1600 super qui venait de participer au Tour Auto la même année. Il décide d'aller la voir, et c'est le coup de foudre ! La peinture est encore d'origine, l'auto n'a quasiment pas été modifiée, si ce n'est quelques améliorations châssis et elle marche plutôt bien malgré ses seulement 90 ch. Paul avoue : « *j'ai toujours aimé les autos légères, et surtout pour moi la puissance n'est pas forcément proportionnelle au plaisir que l'on peut avoir au volant, ce qui compte c'est le ratio poids/puissance !* ».

POUR LA BONNE CAUSE !

S'en suit une histoire à part entière dans cette histoire de passionné. Paul Deville a toujours été un gros rouleur, en tant que sponsor ou partenaire durant des dizaines d'années d'événements sportifs et de courses autos et motos en tous genres, notre haut savoyard a entretenu une bonne moyenne d'au moins 50 000 km par an. Et vous savez comme moi que les vilaines habitudes sont toujours difficiles à perdre. Depuis qu'il a acheté sa 356 il continue d'écumer les routes de France et de Navarre. Depuis son acquisition en 2006, il est en passe d'avoir parcouru 100 000 km au volant de son roadster, pas mal pour une mamie de bientôt 60 ans. Et de l'aveu de l'intéressé : « *je ne fais pas de la promenade, je roule toujours au max !* ». Et des anecdotes, Paul, aux commandes de sa Porsche, n'en manque pas. Cette voiture fait aujourd'hui partie de sa vie et de celle de son épouse Yvonne, sa partenaire depuis plus de 51 années. La première épreuve à laquelle ils s'inscrivent, c'est un rallye historique, celui du Beaujolais. Ils rencontrent par hasard une jeune femme, atteinte d'une maladie orpheline, qui craque elle aussi complètement pour cette 356. Yvonne cède immédiatement sa place de co-pilote afin de faire vivre le rallye à Coralie. Après un week-end parfait notre équipage fraîchement créé se paie le luxe de terminer à la première place du podium. A partir de ce moment-là, Yvonne et Paul décident « de ne plus rouler idiot ! ». Entendez par là « *Ne plus rouler sans rien partager, sans rien échanger, principalement avec ceux qui en ont le plus besoin, ceux qui se savent pour certains condamnés ou ceux qui traversent des moments*

Marc Joly et Paul Deville à l'arrivée d'une étape du tour auto 2014



Paul venu m'accueillir à Cannes à la fin du tour auto 2016. Une épreuve que j'avais disputé au volant d'une Porsche 911 2.0 de 1966 prêtée par Porsche France.

réellement compliqués ! ». Après une année de réflexion, et la rencontre déterminante à Aix-les-Bains avec Pierre Lemarchal, le papa de Grégory Lemarchal, ce chanteur décédé beaucoup trop tôt dans sa 24ème année des suites de la mucoviscidose, notre couple veut faire quelque chose de concret. Ils décident donc de parler du don d'organes au travers de leur Porsche. A force de rouler avec, ils

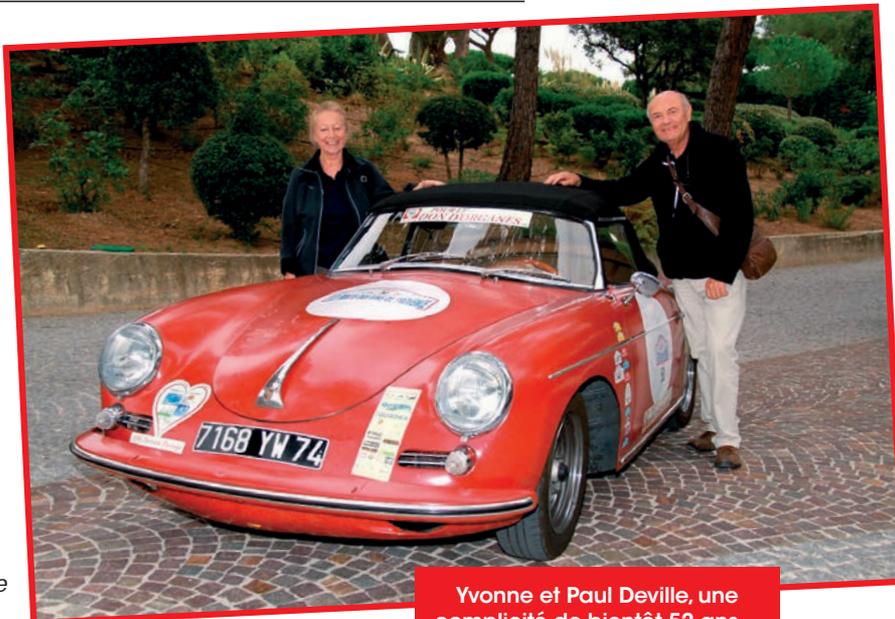
commencent à voir l'attraction que celle-ci provoque, « *il suffit de s'arrêter quelque part, et les gens s'approchent, posent des questions, sur sa couleur, son année, cette voiture c'est une sorte de passeport de sympathie* ». C'est ainsi qu'ils créaient leur association « 356 Passion Partage ». Depuis lors, Paul n'a de cesse de faire vivre son association au travers de son roadster. Parmi les événements les plus marquants de son épopée, une participation au Tour Auto 2014, avec comme équipier notre rédacteur en chef préféré, Marc Joly. De l'aveu de Paul : « *on a vraiment tapé dans le mille avec cette auto, elle sait tout faire et surtout je ne veux rien d'autre !* ». Pour l'occasion, Paul en profite pour réellement améliorer sa 356, tout d'abord avec une bonne préparation moteur afin de sortir 105 vrais chevaux de son 1600 bien aidé par une boîte « mille tours » avec les 3ème et 4ème rapport plus courts, comme une Carrera. Rapportés aux 817 kilos de la bête, et vous avez

Le coup de cœur de Grégory C'est quoi un Porschiste heureux ?

un vrai jouet pour adulte, comme on les aime. Durant cette semaine de course qui reste pour Paul son meilleur souvenir comme participant à un évènement historique au volant de son auto, il avoue avoir roulé avec beaucoup de tension ! « *Tant qu'on ne l'a pas fait, on ne peut pas comprendre ! C'est déjà très long, presque 2500 km en fonction des années, c'est très intense mais surtout il faut terminer, c'est l'objectif principal surtout si l'on roule comme nous pour une association* ». Et des aventures, durant cette semaine tambour battant, notre équipage Deville/Joly va en vivre. Lors d'une spéciale, en pleine descente à fond de 4 à près de 7000 tours/min, au moment de freiner à fond, la 356 ne ralentit pas suffisamment, une fraction de seconde d'inquiétude dans l'habitacle et surtout gros virage serré qui approche. Paul m'avoue : « *je relâche les freins et je re-freine de façon encore plus soutenue, là le double circuit de freinage fait enfin son travail mais ne ralentit pas convenablement mon roadster, je balance tout et je prends le virage tout en glisse et gaz !!!* ». Petits regards en sortie de courbe, et légère réflexion quasi britannique de Marc par son flegme : « *t'aurais voulu faire exprès, t'aurais pas fait mieux !* ».

UN PORSCHISTE HEUREUX

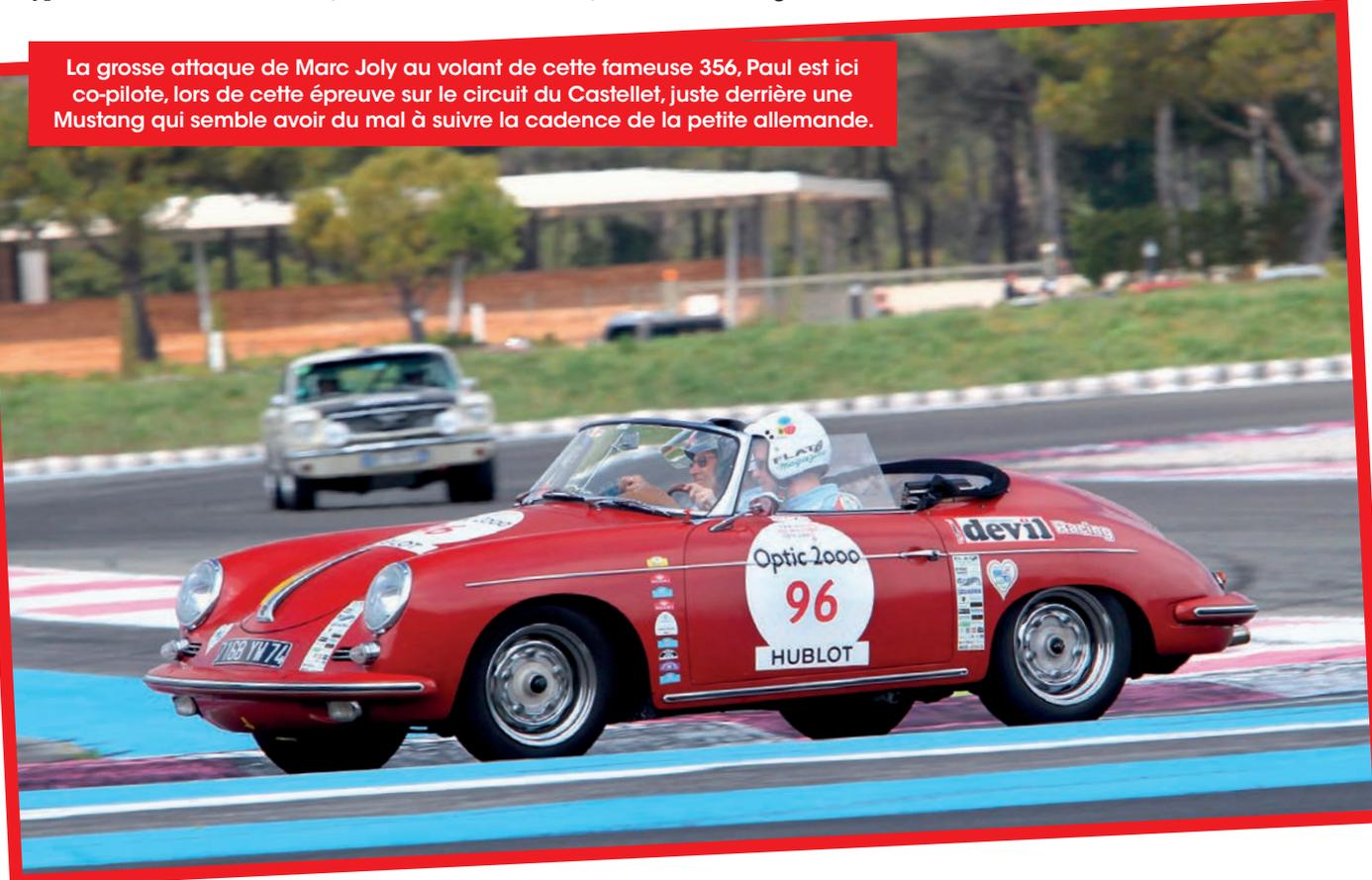
Paul est réellement dithyrambique lorsqu'il s'agit de vous raconter ses épopées au volant de sa Porsche. Il m'avoue être certes un porschiste sur le tard mais aujourd'hui un porschiste heureux, comme beaucoup d'entres vous qui avaient la chance d'en avoir une dans votre garage. Du coup, je me suis permis de lui demander s'il pouvait en 3 phrases me qualifier : « *C'est quoi rouler en Porsche ?* ». Et Paul m'a répondu : « *Premièrement, c'est du partage, entre le regard et la gentillesse des gens quand tu t'arrêtes et qu'ils viennent te poser des questions ou les petits appels de phare sur la route. Deuxièmement, elles sont hyper confortables et fiables, entre avril et mai 2014,*



Yvonne et Paul Deville, une complicité de bientôt 52 ans...

j'ai parcouru presque 15 000 km entre le Tour Auto et l'International Meeting 356 qui avait lieu au Portugal sans l'ombre d'un problème. Enfin troisièmement, ça marche fort, quelque soient les modèles ou les années, ces voitures ont toujours été parmi les plus rapides et les plus efficaces au monde et malgré les années qui passent, les anciennes Porsche ne sont jamais ridicules sur la route ! ». Alors comme notre ami Paul, vivons notre passion commune à 200 à l'heure et partageons cette joie de vivre même si ce n'est que pour aller chercher sa baguette le dimanche matin au volant de notre « titine, bibichine, choupette et autre joujou ». Car lorsque vous rencontrerez, je vous le souhaite, cet authentique passionné, qu'est Paul Deville, vous comprendrez ce que : « *éternel jeunesse* » et « *joie de vivre* » veulent dire. Merci à toi pour ton sourire et pour ce que tu fais au travers de ton association « *356 Passion Partage* ».

La grosse attaque de Marc Joly au volant de cette fameuse 356, Paul est ici co-pilote, lors de cette épreuve sur le circuit du Castellet, juste derrière une Mustang qui semble avoir du mal à suivre la cadence de la petite allemande.





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

Journées Portes Ouvertes du 28/4 au 1/5



+ 50 air cooled Porsches : 356 - 911 - 964 - 993 - 996

Specials : GT2 | Bad Boy | Ölklappe | 914-6 | Softwindow
WTL | Turbo | 935 special | 924 GT Carrera

Super Specials : 5 Unique Original "Politie" Porsches

Bargains : F-series, G-series,... Porsches



15 ans Oldtimerfarm



**Porsche 356 Pre-A Speedster
1955**



**Porsche 356A T1
1956**



**Porsche 912 Coupé
1966**



**Porsche 911 2.0T
Karmann Coupé 1968**



**Porsche 911 2.2T
Targa 1970**



**Porsche 914/6 GT
Breitbau 1970**



**Porsche 964 3.6
Turbo "Bad Boy" 1993**

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

INSOLITE

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

TROIS AMIS TROIS 964 RS



L'hiver est toujours propice au récit de belles histoires, qu'on se raconte au coin du feu. Celle de ces trois 964 RS est tout à fait étonnante, puisqu'elles appartiennent à trois amis depuis très longtemps. Particularité : elles sont toutes les trois basées à Vesoul, petite ville ne comptant que 15 000 habitants. La probabilité d'y croiser ces trois RS était, on en conviendra, bien mince...



T'as voulu voir Vesoul et on a vu Vesoul ! Lorsque Jacques Brel chanta cette chanson pour la première fois en 1968, il n'imaginait sûrement pas à quel point cela allait marquer l'histoire de cette ville, préfecture de la Haute Saône. Et marquer de manière pas forcément positive, puisque, dans le langage courant, c'est un peu comme si on disait : "T'as voulu voir un bled et on a vu un bled", sous-entendu, un lieu un peu paumé et sans intérêt. Au final, non seulement cela n'est pas mérité, mais en plus, on oublie souvent que les villes de Vierzon, Honfleur, Hambourg, Anvers et Paris sont citées de la même manière dans la dite chanson, qui a finalement eu pour seul tort d'être intitulée "Vesoul". Cependant, les habitants de Vesoul n'en ont sûrement jamais voulu à Jacques Brel d'avoir à ce point popularisé leur ville. En revanche, ils pourraient, plus légitimement, se plaindre d'être les oubliés des grands réseaux routiers, puisqu'aucune autoroute ne traverse le département.

A VESOUL, IL Y A DES PORSCHE !

Aujourd'hui, il y a pourtant au moins une bonne raison de se déplacer à Vesoul (mais il n'y en a pas qu'une, je vous rassure !), c'est de se rendre à la merveilleuse et incroyable boutique Sélection RS, tenue par Bertrand et Lavinia Vien. Un vrai paradis pour porschistes, puisqu'on y trouve tout, absolument tout, ce qui concerne le monde de la Porsche : miniatures, fringues, livres, peintures, objets divers, un de ces lieux où l'on aurait envie de passer des heures, en étant tenté de faire flamber la carte



1

bleue. Nous avons déjà eu l'occasion de vous parler de cette boutique qui s'est fortement agrandie l'an passé. Un lieu unique en Europe, à notre connaissance. Oui, à Vesoul. Bertrand, bien sûr, n'attend pas après les clients visiteurs de sa boutique pour faire son chiffre, puisque son activité a essentiellement lieu sur le net. Mais je vous garantis que s'y rendre est un vrai bonheur. Et j'insiste sur le fait que cette publicité est totalement gratuite, c'est juste que j'ai envie d'en dire du bien, parce qu'ils le méritent. Bon, mais vous allez me dire : quel rapport avec les trois 964 RS de la photo ? J'y viens, j'y viens, ne soyez pas si impatients. Car il y a bel et bien un lien direct : les trois propriétaires de ces RS sont tous des amis et clients de Bertrand Vien, et

2





3

c'est Bertrand qui m'a parlé d'eux, m'incitant à faire un reportage sur ces trois acolytes, un peu comme dans le n° 324, nous vous avons présenté trois autres amis, propriétaires de trois Carrera 2.7 hautes en couleurs. Donc, à Vesoul, non seulement il y a une boutique pour passionnés de Porsche, unique en son genre, mais en plus il y a des Porsche ! Allez savoir pourquoi, il existe dans certaines "petites" villes de France des concentrations importantes de porschistes, ayant à la fois la particularité d'être amis tout en étant souvent propriétaires de modèles rares. Je pense tout particulièrement (mais d'autres cas existent, bien sûr), à la ville de Moulins, où il existe aussi un cercle de passionnés, dont une bonne partie, il n'y a pas si longtemps, avait tous des Speedster ! Pour Vesoul, ce sont trois 964 RS, et en plus de la même couleur, bleu maritime, et possédant des immatriculations très proches...

POUR LE PLAISIR

Dominique Vuillaume, Joël Grangeret et Jacques Buisson sont donc nos trois amis en question ! Ils se sont rencontrés autour du monde de la compétition, et notamment parce que Jacques était leur ophtalmo ! Je suis allé à leur rencontre par une très belle journée de fin d'été, la veille de l'inauguration des locaux agrandis de Sélection RS (voir notre n°321). Tous trois ont également en commun de vivre leur passion bien loin des coups de feu du marché et des cotes qui flambent. Et pour cause : ces trois 964 RS ont été achetées à une époque où le marché était normal et où les prix étaient abordables. A une époque, ils se retrouvaient souvent pour faire des virées ensemble, notamment pour aller à Dijon sur une sortie du club RS, mais avec le temps, ils ont un peu perdu cette habitude. D'où leur plaisir à se retrouver autour de cette séance photos. Prenons, pour commencer, celle de Dominique Vuillaume. Elle

1. De gauche à droite : Joël Grangeret, Dominique Vuillaume et Jacques Buisson

2. Elles ont globalement peu roulé, et sont restées totalement d'origine

3. Le bleu maritime est une des couleurs emblématiques de la 964 RS

est facile à reconnaître, c'est la bleue maritime. Mouahaha, il fallait que je la fasse, celle-là ! Restons sérieux : celle de Dominique comporte le chiffre 964 dans sa plaque, avec un arceau. Si son nom vous dit quelque chose, ne cherchez plus : Dominique est un brillant animateur du championnat de France de la montagne, dont il a remporté cinq fois le trophée GT de série. Il court sur une 997 GT3 RS, mais la 964 RS a fait partie de son parcours de brillant pilote amateur. Pas celle-ci, mais une autre ! Explications : *"Celle-ci, je l'ai achetée en 1998, pour mes 40 ans. C'était un rêve de gosse ! Je l'ai trouvée chez Robert Stutzmann, elle n'avait que 45 000 km. Aujourd'hui elle en a 60 000, tu vois que j'ai peu roulé ! En fait, je l'avais surtout achetée pour faire des sorties clubs, sur circuit. J'ai eu l'occasion de faire de la course de côte avec une autre 964 RS, mais c'est surtout avec une 996 GT3 que je me suis mis à faire assidûment le championnat de France de la montagne. Ce qui ne m'a pas empêché de conserver ma RS bleue maritime, de série tout en étant juste un peu coursifiée, avec un embrayage métallique et un arceau. Je reconnais que je la sors peu aujourd'hui, sauf pour retrouver les amis, mais en même temps, je n'ai pas envie de la vendre, j'y suis très attaché !"*

Joël Grangeret (qui possède celle avec 1911 dans l'immatriculation) a acheté la sienne en 1993. *"Elle avait 3000 km, nous explique-t-il, elle →*

« Il est déjà rare de croiser une 964 RS, alors trois d'un coup, dans la même couleur... »



1

venait d'Allemagne, et elle était comme neuve. Déjà équipée d'un arceau. Mais il faut que je vous dise une chose : avant d'être passionné de Porsche, je suis surtout passionné d'Alpine ! J'ai eu et j'ai toujours plusieurs berlinettes ! Ce qui ne m'empêchait pas de rêver d'avoir une Porsche. Mon parcours est plutôt atypique, puisque j'ai commencé par racheter quatre vraies roues de RS, en magnésium, sans savoir que cela avait une valeur particulière. J'ai vraiment découvert la 964 RS par le biais d'un grand passionné de ce modèle (et des 2.7 RS), François Clément. De par mon métier, j'ai également eu l'occasion de fabriquer toute une série de bandes Carrera RS pour les bas de caisse. Quand j'ai acheté celle-ci, je voulais courir en GT de série. J'en ai fait un peu, en course de côte, mais j'ai vite arrêté. Elle n'a que 25 000 km aujourd'hui, moi aussi j'ai peu roulé, et moi aussi je la sors rarement. Mais c'est une pièce essentielle de ma collection, j'y suis également très attaché."

UNE VRAIE AUTO

Joël a commis l'erreur de vendre sa RS une fois. Pour la remplacer par une 993 RS : "Qu'est-ce que je n'avais pas fait là ! Non seulement je n'ai pas retrouvé le même plaisir avec la 993, mais en plus ma femme m'a menacé de divorcer, raconte-t-il sur un ton amusé. Je crois que j'ai fait cet achat un vendredi, et dès le lundi, je l'ai rendue, pour reprendre la 964 !" Quant à celle de Jacques, avec le numéro 911 dans la plaque, il la possède également depuis 1993. "Elle était allemande aussi, et avait 8000 km. Avec ses écopes de freins à l'avant, déjà. Je n'ai touché à rien depuis, elle est strictement d'origine. Elle a 53 000 km aujourd'hui, je suis donc celui de nous trois qui a le plus roulé, mais il est vrai que j'en ai fait une utilisation plus routière. En fait, j'aimais bien aller sur les circuits, mais pour voir les amis rouler. Je m'y suis hasardé une fois, j'ai fait cinq tours et j'ai tout de suite arrêté, ce n'est pas

1. Non, vous n'avez pas la berlue...

2. Prêtes à s'affronter dans de nouvelles joutes !

3. La 964 RS sortait 260 ch, mais pour un poids plume de 1220 kg

4. Les trois intérieurs sont restés très propres et d'origine

5. Aucune n'a été achetée neuve, mais pas loin ! 1993 pour deux d'entre elles, 1998 pour la troisième

mon truc. En revanche, il m'est arrivé de partir en week-end avec, et de faire plus de 1000 km." Nos trois amis ont plus d'un point commun, autour de leurs RS. Notamment celui de ne jamais avoir pensé les garder si longtemps. Cela n'a jamais été calculé. Ils n'ont également jamais connu de pannes. Un embrayage pour Joël, la courroie du double allumeur à remplacer pour Jacques, un embrayage et une étanchéité pour Dominique, et c'est tout. Au moment de leur demander quels qualificatifs ils utiliseraient pour parler de ces 964 RS, ils sont également unanimes et parlent d'une seule voix. "C'est une vraie auto, simple, animale, à l'état pur, increvable. Et simple à piloter sur circuit. Elle est d'ailleurs longtemps restée très efficace, même par rapport à des modèles plus récents." La flambée des prix a bien sûr en partie modifié leur approche, et ils le regrettent. "A un moment donné, on a pu s'imaginer riches, mais nous nous sommes vite aperçus que cela était plutôt une contrainte. Peur de les sortir à cause des

2



vols, et plus envie de les risquer en circuits, notamment." Jacques n'hésite pas à dire qu'il a mal vécu cette flambée, se demandant si une RS vaut vraiment autant. Dominique a suivi cela avec curiosité, confirmant pour lui que la 964 RS est une "auto qui se désire." Joël est resté plus indifférent : "Quand on est collectionneur, explique-t-il, on est habitué à ces fluctuations, et on n'y accorde que peu d'intérêt." De fait, rappelons que les prix semblent vouloir se calmer, voire baisser, en ce début d'année 2018, ce qui est une bonne chose à moyen terme. En tous les cas, si vous passez par Vesoul, et que vous y croisez une, puis deux, puis trois 964 RS bleu maritime, n'allez pas immédiatement voir votre médecin en lui affirmant que vous avez des visions, et réjouissez-vous de savoir que les belles histoires existent partout, même là où on ne les attend pas ! Et nos trois amis de me préciser qu'à une époque, incroyable mais vrai, il y avait 7 ou 8 Porsche 964 RS à Vesoul. "On se retrouvait parfois tous ensemble, et on allait sur les sorties du club Europa. Il y avait une vert viper, une jaune, une corail, une rouge, une grise et les nôtres." Le hasard a fait que les trois qui ont fait presque toute leur vie à Vesoul sont bleu maritime. Et bien vous savez quoi ? J'ai voulu voir Vesoul, et je n'ai vraiment pas regretté ! ●

Merci au circuit de karting de la vallée, à Pusey, où ont été réalisées quelques unes des photos illustrant cet article. www.sportkarting.com.
Merci également au club nautique haut saônois Vesoul, qui nous a permis l'accès pour quelques photos. www.cnhsv.fr



ESSAI

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO

911 2.5 ST

PERLE RARE SUITE



FLAT6
CLASSIC

Voici, comme promis le mois dernier, la suite de notre redécouverte d'un modèle très rare, la 2.5 ST. Avec non pas un, mais deux modèles, car à Flat 6 magazine, on ne fait jamais les choses à moitié ! Après celle ayant été championne de France avec Claude Ballot Léna, en voici une autre, au palmarès moins brillant, mais au moins aussi intéressante ! Avec la cerise sur le gâteau : un essai sur circuit !



Certains ne croient pas aux coïncidences, pourtant lorsque, en très peu de temps, nous avons eu l'opportunité de faire deux reportages sur des 2.5 ST, alors que nous n'en avions quasiment jamais fait avant, comment appeler cela autrement qu'une très heureuse coïncidence ? D'autant que, les choses étant bien faites, j'ai eu la grande chance de pouvoir conduire les deux, celle de Ballot Léna sur route, et celle-ci, couleur bleu Gulf, sur le stadium d'Abbeville. Avant d'attaquer la lecture de ce reportage, si vous prenez le train en route, n'hésitez pas à vous reporter à la première partie du mois dernier, dans laquelle nous vous expliquions ce qu'était une 2.5 ST. Aujourd'hui, nous allons nous intéresser à l'historique de ce second exemplaire, et à son essai.

ST USINE

Vous vous souvenez peut-être que la jaune de Ballot-Léna est sortie d'usine en tant que 2.2 E, qu'elle a été prise sur le parc occasion de Sonauto, et envoyée à l'usine, via Robert Buchet, pour être totalement transformée en ST, d'abord en 2.3, puis en 2.5. De ce fait, elle n'est pas dans la liste officielle des 23 exemplaires recensés par l'usine, en tant que 2.5 ST directement sorties de chaîne dans cette configuration, ce qui ne retire rien à son authenticité. La particularité de l'exemplaire bleu Gulf dont nous parlons ce mois-ci, est d'en faire partie. Avec son numéro de châssis 9112300987, elle est dans la liste des exemplaires sortis d'usine pour des pilotes privés. En l'occurrence, elle a été livrée neuve en Mars 1972 à un pilote allemand, Wilhelm Bartels, spécialiste des courses de côte. Dans cette teinte bleu Gulf, et avec toutes les spécifications d'une 2.5 ST, dont, bien évidemment, le moteur de 270 ch. Il devait l'attendre avec grande impatience, puisque trois jours seulement après en avoir pris réception, il s'alignait déjà au départ d'une course de côte, à Zotzenbachs, terminant à la seconde place. Voilà un rodage rondement mené !

On vit ensuite "987" sur circuit, pour les 300 km du Nürburgring, et pas avec n'importe qui au volant : Reinhold Joest lui-même, qui emprunta l'auto à Bartels. Terminant 7ème dans la première manche, il dû renoncer dans la seconde, sur un problème stupide : fixation du siège cassée ! Wilhelm Bartels disputa ensuite l'intégralité de la saison allemande des courses de côte, non sans réussite, puisqu'il n'abandonna qu'une fois. Il remporta deux manches, et termina toutes les autres sur le podium, un record dans le genre ! L'heure de gloire de "987" arrivera début 1974, l'auto étant engagée par le Joest Racing aux 24 heures de Daytona, pour l'équipage Gregger-Hild-Schmidt, qui terminera à une très belle 7ème place de catégorie, et 9ème au scratch. Puis elle rentra en Europe et reprit le chemin des courses de côte avec Bartels, qui remporta encore trois manches, avant de la revendre au milieu de l'année à Hans-Josef Weisskopf, propriétaire du

1. Un régal à piloter sur le circuit d'Abbeville, où elle s'est révélée particulièrement agile !

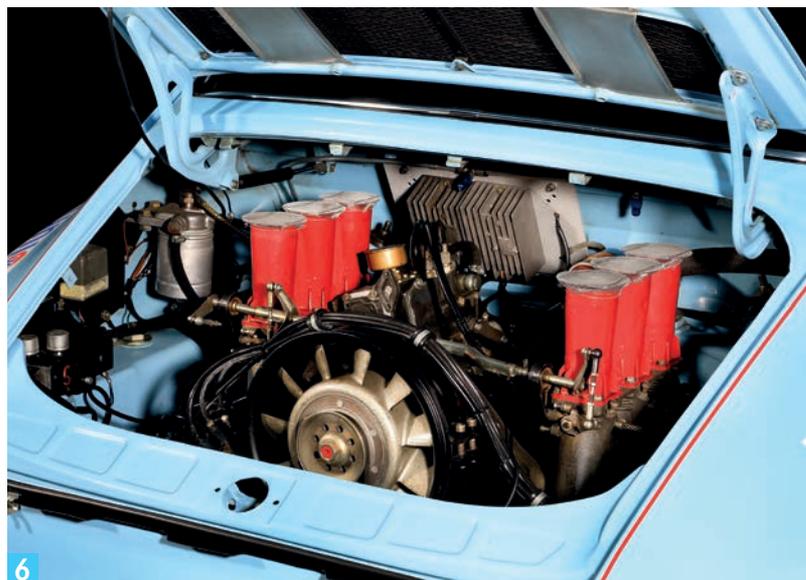
2. L'extincteur était placé à l'arrière droit, pour un accès facile des commissaires lors des 24 heures de Daytona

3. On voit bien sur cette photo le petit déhanché des ailes arrière

4. La grille arrière est celle des 2.4 S, avec même le sigle 2.4

5. Johan n'oublie aucun détail, comme ces feux de position ajoutés pour les 24 heures de Daytona. Pour l'anecdote, il s'agit de feux de Coccinelle!

6. Une merveille de mécanique, d'une rare beauté : le 2.5 à injection mécanique sort 270 ch





4



5

Tebernum Racing team. Mais sans grands succès, l'auto n'étant engagée que dans quelques courses de seconde zone, sans résultats. En 1974, le team s'acheta une 3.0 RSR et remisa la ST. Une situation qui résume assez bien la situation des ST, qui devinrent caduques dès la sortie des 2.8 RSR en 1973. Le team Tebernum prit cependant le soin de conserver "987" bien au chaud, avant de la vendre en 1976 à un allemand, qui entreprit de la modifier en version large (on ne disait pas encore turbolook) pour une utilisation routière, transformation qui ne fut jamais menée à terme. Il la conserva cependant jusqu'en 1989, où elle fut vendue à un spécialiste des restaurations, Mario Linke. L'histoire prend alors une tournure étonnante, puisqu'il faudra attendre 2001 pour que la restauration soit enfin terminée, la propriété de l'auto ayant changé trois fois de main durant cette période, alors que le

projet de restauration avançait lentement chez Mario Linke, au gré des budgets et des envies des différents propriétaires. Le 20 novembre 2001, elle est enfin sortie des ateliers, dans sa configuration ST d'origine, et participa à quelques événements historiques avec deux propriétaires successifs avant d'être revendue en 2006 à Johan, le fameux collectionneur belge dont nous vous avons longuement parlé dans notre n°314.

AUJOURD'HUI AU MUSÉE PORSCHE !

Il est fort probable que si on reprenait l'historique de toutes les ST, on constaterait que la plupart d'entre elles ont connu un sort peu enviable après leurs années de course. Au contraire d'une RS 2.7 et de toutes les 911 de compétition qui ont suivi, la ST était peu connue, donc peu reconnue, et très souvent, ceux qui les ont achetées n'ont que bien rarement tenu compte des états de service et de l'aspect rareté de ce qu'ils avaient entre les mains. Celle de Ballot-Léna, on l'a vu, a →

« L'esthétique de la ST est une vraie merveille : des rondeurs là où il faut, pas d'aileron, une vraie pureté de ligne »



été totalement transformée au point de perdre son identité, et seul un miracle a permis de la sauver. Idem pour la jaune ex Jürgen Barth, exposée à Essen l'an passé et à Rétromobile cette année, retrouvée par hasard aux USA, avec une caisse défoncée et un toit déformé par les enfants qui jouaient dessus. Les exemples sont nombreux. Il aura fallu que les ST ressortent de l'ombre dans les années 2000 pour qu'on se mette à les rechercher, au point que Jürgen Barth lui-même, dans son livre, a dû mettre la liste petit à petit à jour avec les exemplaires retrouvés. On aura compris, à la lecture de notre première partie le mois dernier, que les ST n'étaient, pour l'usine et les clients, à l'époque, que des S modifiées, sans qu'elles soient des modèles à part entière. De plus, elles ont été totalement éclipsées par les versions qui ont succédé et qui, elles, ont été prestigieuses et reconnues en tant que telles, dès le départ (même si l'y eut des périodes d'ombre). Chaque ST est donc aujourd'hui une vraie perle rare, d'où notre enthousiasme à l'idée de vous en présenter deux à la suite. Johan, l'actuel propriétaire, ne s'est pas privé de la faire rouler, à Abbeville ou en Belgique, avec la ferme intention de la conserver dans sa collection. Et après avoir pris le soin de la remettre en configuration Daytona, jusque dans le moindre détail. Entre autres parce que, reconnaissons-le, l'esthétique de la ST est une vraie merveille : des rondeurs là où il faut, pas d'aileron, une vraie pureté de ligne, et l'évocation parfaite du tout début des années 70, période bénie de tous les passionnés. Pourtant, lorsque le musée Porsche l'a contacté pour lui racheter cette ST, l'an passé (après notre essai et notre séance photos), il n'a pas longtemps hésité à dire oui. Comme il l'explique : *"Je ne suis normalement pas vendeur des Porsche de ma collection, parce*

1. Un intérieur minimaliste, dans lequel on se sent de suite à l'aise

2. Compte-tours à 10 000 t/mn, tachymètre à 300 !

3. Sièges baquets Recaro d'époque

4. On la croirait surgie de la nuit des 24 heures...

5. Jantes Fuchs 15" à l'avant

6. La présence de jantes Minilite en 15" à l'arrière fait plus penser au 2.3 ST

7. Elle est sortie d'usine en bleu Gulf, et en configuration 2.5 ST



que si je les ai choisies un jour, c'est que j'en avais vraiment envie. Mais je dois bien reconnaître que j'utilisais peu cette ST, parce que, quand tu amènes sur un circuit une ST, une 2.8 RSR, une 3.0 RSR et une SC/RS, tu utilises ces trois là, et tu laisses un peu de côté la ST. Elle ne le mérite pas, mais de fait, les trois autres sont plus excitantes à piloter, tout étant relatif bien sûr."

Voilà pourquoi cette belle ST bleu Gulf ne fait aujourd'hui plus partie de la collection de Johan, et que nous la verrons sûrement un de ces jours exposée au musée, une très belle destinée pour elle !

QUEL PLAISIR !

On pourrait dissenter longtemps sur cette notion de relativité. Car si, bien sûr, une 2.8 RSR, une 3.0 RSR et une SC/RS offrent des sensations plus fortes, ne serait-ce que par leur puissance supérieure et/ou leur aspect plus typé voiture de course, je vous garantis que piloter une 2.5 ST est un véritable bonheur ! Vous le savez déjà si vous avez lu notre première partie du mois dernier, mais je m'étais contenté d'un peu de roulage sur une route ouverte autour du circuit de Reims Gueux. Cette fois, c'est le stadium d'Abbeville qui m'attend, avec un scénario identique à celui de Reims : initialement, nous souhaitons juste faire des photos de ces perles rares, sans notion d'essai, mais après avoir essayé une autre Porsche de la collection de Johan (futur sujet à paraître), il se trouve qu'il restait 10 minutes de disponibilité de la piste pour aller jouer un peu en ST. Je ne me suis pas fait prier, et ne l'ai pas regretté. Un grand merci, Johan ! →



4



5



6

7





1

La prise en mains est particulièrement facile, nous avons ici affaire à un modèle typiquement 911, dans sa grande simplicité. Cinq compteurs, un volant, un levier de vitesses, un pédalier typique, un moteur en porte à faux arrière, et en route pour le plaisir ! Pas besoin de calculs particuliers, dès le premier tour terminé, on peut envoyer sans arrière pensée, sans pousser les rapports à fond des 8000 t/mn disponibles par respect pour la valeur de l'auto prêtée, mais aucune nécessité d'aller si haut. Le plaisir est ailleurs, notamment dans l'extrême agilité de cette ST, particulièrement à l'aise sur le tracé sinueux d'Abbeville. C'est bien simple : on en fait ce qu'on en veut, elle réagit à la moindre de vos actions : dès qu'on accélère, elle se cale et ne bouge plus, dès qu'on lève le pied, elle est prête à pivoter au premier coup de volant, dès qu'on freine, les charges se transfèrent d'autant plus facilement que la caisse est légère (rappelons qu'une ST pèse un peu moins d'une tonne), bref, elle est vraiment parfaite et très amusante tout en étant fort bien équilibrée. L'ensemble est bien aidé par une boîte 915 excellente pour ce type de 911, d'autant plus qu'elle est ici équipée d'un pont court, qui permet de bien mieux exploiter le moteur. Le pédalier est tout aussi parfait, le talon-pointe se fait naturellement, sans même y penser, et si les accélérations ne sont pas vraiment violentes, elles n'en sont pas moins terriblement vivantes et grisantes, notamment grâce la fabuleuse sonorité du flat 6. Que du bonheur ! Et tout comme le mois

1. Sa déco a été intégralement refaite sur la base de sa participation aux 24 heures de Daytona 1974, qu'elle termina à la 9ème place

2. Sur toutes les ST, le gros réservoir était à remplissage central, mais une ouverture a été pratiquée dans le coffre de celle-ci pour Daytona

dernier, je me dis qu'une ST sur une spéciale de rallyes, ce doit être un moment énorme. Avec une telle agilité, elle doit être capable de tout faire... Je me suis réellement pris 10 minutes de plaisir total à son volant, sans même avoir besoin d'aller chercher la limite. Et oui, car il ne faut jamais oublier que sous ses apparences simples et son caractère facile, la ST coûte aujourd'hui une fortune, et qu'on ne peut pas non plus faire n'importe quoi à son volant. Vous comprendrez mieux la joie que j'ai éprouvée à en conduire deux en si peu de temps. Encore un grand merci à leurs propriétaires respectifs... ●



2



« Le look de la ST est un des plus beaux de l'histoire de la 911, avec ses ailes juste un peu élargies »



Pendant les 24 heures de Daytona 1974

EN DIRECT DES USA

TEXTE ET PHOTOS : STÉPHANE SZANTAI

EXPOSITION AU MUSÉE PETERSEN

L'EFFET PORSCHE

1950
1960
1970
1980
1990
2000
2010



Rénové en 2015, le fantastique Petersen Automotive Museum de Los Angeles accueille en ce moment une exposition superbement mise en valeur, destinée à célébrer les 70 ans de la marque Porsche – un évènement qui restera marqué dans les mémoires !

Pour de nombreux touristes, Los Angeles évoque généralement des images de longues plages de sables fins bordées de palmiers, sans oublier les divers parcs d'attractions mondialement réputés. Les fans de bouillons/rondelles apprécient quant à eux un musée dont la réputation ne cesse de croître : le Petersen Automotive Museum.

Situé au cœur de Los Angeles, il ouvre ses portes au public en 1994, bien aidé par un afflux de liquidités provenant de Robert E. Petersen (1926-2007), magnat de la presse né à Los Angeles. On lui doit notamment de nombreux titres connus, dont Hot Rod Magazine avec lequel il débuta son incroyable carrière en 1948. Passionné d'automobiles, il commença à les collectionner durant les années 50, l'incitant à ouvrir un musée portant son nom.

100.000.000 DE DOL'

Vingt ans plus tard, l'endroit, certes superbe, méritait une rénovation... Et quelle rénovation ! Le « nouveau » musée inauguré en 2015 fut entièrement refait, faisant suite au don de 100 millions de dollars de la Robert E. Petersen Foundation – autant dire que l'avenir de l'établissement est assuré. La structure en question couvre plus de 10.000 m², dont trois étages à thèmes ouverts au public.

Jusqu'au début de l'année 2018, le rez-de-chaussée faisait la part belle aux autos Art Déco des années 20 et 30, appartenant principalement à Peter Mullin, Président du Conseil d'Administration du musée... et grand fan de voitures françaises ! D'importants changements apparaissent néanmoins au mois de février 2018. Exit les Bugatti et Delahaye, remplacées par une meute de Porsche !

On en compte en effet une trentaine au RDC, auxquelles s'ajoute une douzaine dans « The



1. La Porsche Type 64 60K10 de 1939 représente l'une des attractions majeures de cette rétrospective.

2. Coupé 356 Gmünd et 930 Turbo... Que de chemin parcouru en un quart de siècle !

3. Quelle belle lignée colorée ! Au premier plan, la 906 qui remporta le Grand Prix de Paris en 1966.



Vault » (la chambre forte) au sous-sol. Ce grand parking sous-terrain certes moins glamour que le reste du bâtiment sert à entreposer d'autres voitures, en attendant de pouvoir les exposer dans le musée – il est possible de réaliser une visite guidée du lieu en échange de quelques dollars supplémentaires. →



Le concept de l'expo Porsche naquit à L.A. en 2017, lors d'une conversation entre le collectionneur Bruce Meyer (vice-Président du musée) et Wolfgang Porsche (l'un des fils de Ferry Porsche et dirigeant de Porsche AG). Durant cette visite, Wolfgang Porsche convient que le Petersen Museum représente l'endroit idéal pour célébrer les 70 ans de la marque, d'autant plus que la Californie demeure l'un des marchés phares pour Porsche. Le processus est lancé...

L'impressionnante exposition « Porsche Effect » (l'effet Porsche) crée donc le buzz, en raison de la qualité des véhicules exposés et le cadre soigné du « Mullin Grand Salon », la salle principale accueillant la majorité du plateau. Les voitures sont exposées sur des podiums, dans une ambiance très design, tandis que l'un des murs sert d'écran de projections à une série d'anciens films et images, retraçant l'histoire de la marque.

A cela s'ajoute une série d'autres photos et documents historiques, ainsi que diverses maquettes démontrant l'implication de la marque dans de nombreux domaines : architecture, instruments de musique, motos, montres, etc. Parmi les vestiges présentés, on retiendra notamment plusieurs maquettes de Porsche connues, mais pas forcément produites, dont les protos 695 T7 et 754 T7 destinés à remplacer la 356.

DEPUIS 1939

On applaudira aussi la sélection exceptionnelle de voitures exposées, à commencer par l'une des trois Type 64 construites en 1939 pour participer à la course Berlin-Rome, qui fut annulée en raison de la guerre. Un coupé en alu fut superbement reconstruit par l'Automuseum Prototyp situé en Allemagne, à Hambourg.

Il tient compagnie à quelques autres modèles iconiques, dont un coupé 356-2 Gmünd de 1949, un coupé 901 (pré-911) de 1964 et une 930 Carrera Turbo de 1976.

Plusieurs autres autos version « route » complètent cette sélection, notamment un cabriolet Continental 1955, l'ex-Speedster 1958



- 1. L'usine de Zuffenhausen ne produisit que 82 Porsche 901 en 1964, dont ce superbe exemplaire.
- 2. Emmené par son flat-12 de 630 chevaux, cette 917K gagna les 24H de Daytona. Derrière, une 956 de 1983.
- 3. Présenté par Chad McQueen, ce Speedster 356A 1958 appartenait à son père Steve.
- 4. Ce Spyder 550/1500 RS 1955 termina second dans sa catégorie, lors de la saison SCCA de 1956.





1



2



3

de Steve McQueen (qui appartient aujourd'hui à son fils Chad) et une 911S Targa Sportomatic 1968 avec vitre arrière souple. Mais l'un des exemplaires les plus remarquables demeure le proto 928 H50 de 1987 à quatre portes, envoyé par le musée Porsche. Les visiteurs peuvent également admirer une série de voitures de courses garées en file indienne : RS Spyder 1955, 906 Carrera 6 1966, 917K 1969, 956 1983, 959 « Ickx/Brasseur » du Paris-Dakar 1985... et bien plus encore.

D'autres modèles de compétition envahissent aussi le hall d'entrée, dont une paire de GT1 de 1997-98 ; l'une pour la route, l'autre pour la piste ! Difficile d'énoncer l'ensemble des autos exposées ; donc à vous de les admirer sur les photos de cet article.

Ou mieux : passez par le musée Petersen, si vous prévoyez de vous rendre en vacances à Los Angeles cette année – cette rétrospective se termine le 27 janvier 2019. ●

PETERSEN AUTOMOTIVE MUSEUM
6060 Wilshire Boulevard
Los Angeles, Californie 90036
Tel : 310-930-CARS
www.petersen.org

1. L'une pour la piste, l'autre pour la route... Joli duo de GT1 dotées de moteur 3.2L turbos.

2. Bruce Meyer exposait la 935 K3 « Numéro Réservé », gagnante des 24H du Mans 1979.

3. L'industriel Heinrich Sauter réalisa ce proto Porsche unique, qui remporta six courses en 1952.

4. La visite guidée du sous-sol (« The Vault ») permet d'admirer d'autres Porsche légendaires.

5. Regardez de près... Oui, le prototype 928 H50 1987 fut équipé de quatre portes !



4



5



Porsche Clubs

F r a n c e



Fédération des Clubs officiels

BP 12081 Roissy en France
95735 Roissy Charles De Gaulle Cedex
www.porscheclub.fr

Président: Claude Varon

Secrétariat: Christophe Perrier / Commission de développement des clubs : Hervé Dujardin
Pour tout contact avec la Fédération : contact@porscheclub.fr

Racing

Club Porsche Motorsport

Président: Patrick Vegeais
20 rue Laugier 75017 Paris
Tél: 06 07 58 96 25
motorsport@porscheclub.fr
www.motorsport-porscheclub.fr
■ 13 au 14 avril : Circuit de Ledenon

Classic

Club 911 Classic

Président: Philippe Bertrand
10 chemin Margairits 31180 Rouffiac-Tolosan
Tél: 06 13 70 64 97
911-classic@porscheclub.fr
www.911classic-porscheclub.fr

Club 914 de France

Président: Johannes Roussel
9, rue du Rosenmeer 67560 Rosenwiller
914@porscheclub.fr/www.914-porscheclub.fr

Club 924/944/968 France

Président: Alain Simon
8, rue des Ecoles 79260 La Creche
Tél: 06 73 04 13 83
924944968@porscheclub.fr
www.924-944-968-porscheclub.fr
■ 1 au 2 avril : Sortie Lot et Garonne
■ 28 au 29 avril : Classic Days Magny Cours
■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting
■ 30 avril : Circuit Cup's à Pouilly en Auxois

Club 928

Président: Alex Blieux
103 rue du Palais blanc 60370 Saint-Félix
Tél: 06 76 55 00v68
contact@928-porscheclub.fr
www.clubporsche928.fr
■ 15 avril : Salon Rétro Passion Rennes



Registre

Club RS de France

Président: Jean-Claude Bonhomme
1073 chemin de la Sablière 13630 Eyragues
Tél: 06 03 81 68 12
info@porscheclubrsdefrance.com
www.porscheclubrsdefrance.com
■ 20 au 22 avril : Balade en Franche-Comté
■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

Club Spyder et Speedster

Président: Emmanuel Rochard
contact@spyder-speedster-porscheclub.fr
www.spyder-speedster-porscheclub.fr
■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

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
alsace@porscheclub.fr
www.alsace-porscheclub.fr
■ 1er avril : Initiation Circuit Pouilly en Auxois
■ 13 au 14 avril : Journée Circuit "Ledenon"
■ 14 au 15 avril : Corsica Porsche
■ 22 au 23 avril : Spa Francorchamp Days
■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

Club Aquitaine

Président: Bruno Colledani
7 rue Albert Camus 33700 Mérignac
Tél: 05 56 97 07 16/06 98 24 20 08
aquitaine@porscheclub.fr
www.aquitaine-porscheclub.fr
■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting
■ 28 au 29 avril : Week-end touristique en Montagne Noire

Club Atlantique

Président: Patrick Chauvet
Domaine des fontaines 17340 Yves
Tél: 06 88 78 00 75
atlantique@porscheclub.fr
www.atlantique-porscheclub.fr
■ 20 avril : Alpine/Porsche au Circuit de Haute Saintonge
■ avril : Dimanche surprise - Balade Charentaise

Club Auvergne

Président: Marc Payan
7 Boulevard Léon Malfreyt
63000 Clermont-Ferrand
Tél: 06 81 46 68 08
contact@auvergne-porscheclub.fr
www.auvergne-porscheclub.fr

Club Bourgogne-Franche Comté

Président: Thierry Cortial
BP 90086, 21703 Nuits Saint Georges Cedex
Tél: 06 18 35 44 30
contact@bfc-porscheclub.fr
www.bfc-porscheclub.fr
■ 1er avril : Stage de pilotage, circuit de Pouilly-en-Auxois
■ 8 avril : Sortie Canal de Bourgogne
■ 22 avril : Circuit de Dijon Prenoie
■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting
■ 28 au 29 avril : Classic Days, 70 ans de Porsche

Club Bretagne-Pays de Loire

Président: Claude Griffon
33 rue Marie Curie
44230 St Sébastien sur Loire
Tél: 06 81 82 46 47
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
contact@centre-porscheclub.fr
www.centre-porscheclub.fr
■ 8 avril : Balade en Val de Loire
■ 14 au 15 avril : Corsica Porsche
■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

Club Champagne-Ardenne

Président: Christophe Bousrez
4 rue Marcel Dassault 51430 Tinqueux
Tél: 06 10 44 34 47
champagne-ardenne@porscheclub.fr
www.champagne-ardenne-porscheclub.fr
■ 31 mars au 2 avril : La Hollande - le parc de Keukenhof
■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

Club Corse

Président: Yves Murati
Immeuble Gazzo, RN 193, 20600 Furiani
Tél: 06 14 19 09 46
corse@porscheclub.fr
www.corse-porscheclub.fr
■ 14 au 15 avril : Tère Corsica Porsche "guest" Jean Claude ANDRUET

Club Le Mans

Président: Daniel Caillault
Domaine de Charmeuse,
19 allée Marie Curie
72230 Ruaudin
president@lemans-porscheclub.fr
www.lemans-porscheclub.fr

Club Lorraine

Président: Philippe Watelet
Novotel, Route d'Hauconcourt
57280 Maizieres Les Metz
Tél: 06 37 10 99 42
lorraine@porscheclub.fr
www.lorraine-porscheclub.fr
■ 1er avril : Réunion du club
■ 1er au 6 avril : Voyage en Corse
■ 21 au 22 avril : Porsche Club Francorchamps Days
■ 22 avril : Sortie en Argonne

Club Méditerranée

Président: Jean-Paul Viala
27 rue des roseaux
34750 Villeneuve les Maguelonnes
Tél/Fax: 04 67 69 48 92/06 63 77 02 00
mediterranee@porscheclub.fr
www.mediterranee-porscheclub.fr
■ 8 avril : Le Faron, Toulon et ses environs
■ 13 au 14 avril : Circuit de Ledenon
■ 14 au 15 avril : Corsica Porsche
■ 22 avril : Journée des "Classics"
■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting
■ 29 avril : Sur les routes du Haut-Var

Club Monaco

Président: Enrico Caruso
Le Sun Tower,

7 avenue princesse Alice
98000 Monaco

Tél: 06 78 63 56 56

monaco@porscheclub.fr

www.monaco-porscheclub.fr

■ 11 au 15 avril : Roadtrip Corse

■ 27 avril : Apéritif mensuel

■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

Club Nord-Picardie

Président: **Thierry Rocq**

126 rue de la Louvière 59000 Lille

Tél: 06 80 40 02 23

nord-picardie@porscheclub.fr

www.nord-picardie-porscheclub.fr

■ 6 avril : Réunion mensuelle

■ 7 au 8 avril : Promenade en côte d'Opale

■ 21 au 22 avril : Spa Francorchamps Days

■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

Club Normandie

Président: **Jackie Mille**

L'enclos 14410 Bernières le Patry

Tél: 06 73 26 05 25

normandie@porscheclub.fr

www.normandie-porscheclub.fr

■ 7 au 8 avril : Découverte du Cotentin

■ 22 avril : Challenge Karting

Club Paris

Président: **Philippe Bretille**

9 Rue de Bellevue 95160 Montmorency

Tél: 06 08 96 53 55

paris@porscheclub.fr

www.paris-porscheclub.fr

■ 7 au 8 avril : Rallye de Printemps

■ 21 avril : Déjeuner de Printemps

Club Pays de Savoie

Président: **Alain Cornier**

38 rue des Moissonneurs

73290 La Motte Servolex

Tél: 06 12 41 54 46

paysdesavoie@porscheclub.fr

www.savoie-porscheclub.fr

■ 13 au 14 avril : Circuit Ledenon

■ 14 au 15 avril : Corsica Porsche

■ 27 au 30 avril : Week end à Cuneo Italie

■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

Club Portes de Provence

Président: **Christophe Perrier**

19 boulevard Marre-Desmarais

26200 Montélimar

Tél: 06 18 57 31v25

portesdeprovence@porscheclub.fr

www.portesdeprovence-porscheclub.fr

■ 7 au 8 avril : Entre Vercors et Nord Drôme

■ 22 avril : La sortie du Géant

Club Rhône-Alpes

Président: **Georges Clavier**

43 montée du Château d'eau

38690 Flacheres

Tél: 06 48 06 40 15

contact@clubporsche-ra.fr

www.rhone-alpes-porscheclub.fr

■ 6 avril : Soirée Vie du Club

■ 7 avril : Droit OBUT 2ème Edition

■ 13 au 14 avril : Circuit Ledenon Motorsport

■ 14 avril : On Fait Pétiler les Flats

■ 15 avril : Soutien au centre de Léon Bérard

■ 21 avril : Ouverture du Charbo en Classic

■ 21 au 22 avril : En Passant par Mars en Avril

■ 21 au 22 avril : Circuit SPA Francorchamps Days

■ 20 au 29 avril : Balade en Sicile autour de la Targa Florio

■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

■ 28 avril au 1er mai : Autour du Spring Meeting

Club Roussillon

Président: **Gilles Strobel**

30 rue Charles Pozzi 66000 Perpignan

Tél: 06 09 53 24 84

contact@roussillon-porscheclub.fr

www.roussillon-porscheclub.fr

■ 1er avril : RVA 66 à Canet en Roussillon

■ 13 au 14 avril : Sortie circuit à Ledenon

■ 14 avril : Café-Croissants au Centre Porsche

■ 14 au 15 avril : Corsica Porsche

■ 21 au 22 avril : Porsche Francorchamps Days

■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

■ 29 avril : Bienvenue en Pays de Saül - Balade au Road book



Club Toulouse-Gascogne

Président: **Michel Sutra**

71 impasse de la Bourgade 31670 Labège

Tél: 06 77 16 47 48

toulouse-gascogne@porscheclub.fr

www.toulouse-gascogne-porscheclub.fr

■ 4 avril : Soirée Premier mercredi du mois

■ 6 au 16 avril : Voyage en Corse

■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

Club Tourcoing

Président: **Hervé Dujardin**

31 rue de l'adjudant Leroy 59200 Tourcoing

Tél: 03 20 03 36 11/06 08 92 77 21

tourcoing@porscheclub.fr

www.tourcoing-porsche.fr

■ 8 avril : Musverre, en Avesnois

■ 15 avril : Saveur et culture aux pays des 7 vallées

■ 21 au 22 avril : Porsche Days à Spa-Francorchamps

■ 28 au 29 avril : Porsche Spring Meeting

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**

20 Allée des Lobélies (Lotissement Les Filaos)

97417 La Montagne

Tél: 02 62 34 09 95/06 92 83 08 70

www.porsche-club-austral.com

■ avril : Rallye ASA

Club Belgique

Grand'Route/Grote baan 395

B 1620 Drogenbos

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

info@porsche.classic.club.be

www.porsche-classic.club.be

■ 2 au 4 mars : Salon Classic Antwerp

Club Francorchamps

Président: **Hugues Vanderbecken**

Contact: **Philippe Cornélys**

Tél: +32 475 245369

phc@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: +352 76 90 60

www.pcl.lu

Club Andorra

Président: **Josep Coma**

Xalet Coma, rue La Sobrevia

AD 500 Andorre La Vielle - Andorre

Tél: +376 324 500

www.clubporscheandorra.ad

Club Porsche 356 de Suisse

Président: **Frank Baumann**

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: +41 32 422 21 39

www.porsche-club-jura.ch

356 Espagne

Président: **Andreu Casas**

Calle Roger de Lluria 118, 5º 2º

08037 Barcelona

www.porsche-club356spain.com

Pays Basque et Navarre

Contact: **Jose ramon Amorena de Auz**

Tél: +346 79 47 69 06

www.clubporschepaisvascoynavarra.com

Club Great Britain

Cornbury House, Cotswold Business Village,

London Road, Moreton-in-Marsh,

Gloucestershire GL56 0JQ

cluboffice@porscheclubgbg.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

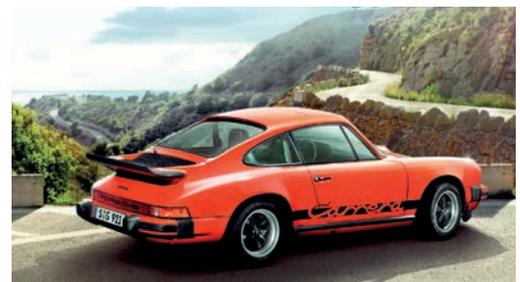
Club 356 Portugal

Président: **Joao De Castro**

Av. do Lago, 510, 2765-420 Estoril, Portugal

Tél: +351 91 356356 1

www.porsche-club-356-portugal.pt





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

PORSCHE CLUB LE MANS

Nouveau Club

Le Porsche Club Le Mans a pour origine une journée caritative au profit d'une association locale, venant en aide à des enfants gravement malades ou handicapés.

En ce 10 décembre 2015 Daniel Caillault (président) et Jean Yves Pennec (vice-président), tous deux passionnés de la marque Porsche, ont constaté que 65 % des véhicules engagés pour ces baptêmes de piste étaient des Porsche. En juin 2015 Le Mans avait accueilli le Porsche Experience Center, l'un des trois PEC européens, décuplant l'attente des propriétaires pour une représentation locale.

Avec l'accord de Porsche France, de la Fédération des Clubs Porsche de France, et du Club Porsche Bretagne Pays de Loire, le « Club Porschiste Le Mans » (CPLMS) a été créé le 21 novembre 2016 avec comme objectif de devenir rapidement un club officiel Porsche. Le CPLMS a organisé mensuellement des activités : conférences, ateliers pratiques, sorties circuits et touristiques. En 8 mois, 153 membres ont adhéré au club. Un dossier de candidature est déposé le 2 juin 2017 auprès de Porsche France et de Porsche AG. Le logo du club a fait l'objet d'un accord de licence avec l'Automobile Club de l'Ouest, que nous remercions.

Le 1er décembre 2017 les documents officiels de Porsche AG, faisant du « Porsche Club Le Mans » (PCLM) le 29e club officiel de France et le 335e club officiel du monde, sont transmis.

Nos membres, dont 82 % de la Sarthe, participent de manière importante aux nombreuses activités mensuelles organisées. Nous avons rejoint la Fédération des Clubs Porsche de France et nous sommes très heureux d'intégrer la grande famille Porsche.

Contact : Porsche Club Le Mans

Président : Daniel Caillault

Tél. : 02 43 75 73 37

Mail du président : president@lemans-porsche-club.fr

Mail du club : contact@lemans-porsche-club.fr

Site Internet : www.lemans-porsche-club.fr



PORSCHE CLUB CLASSIC

Les Clubs Porsche 928 et 924-944-968 au salon Historic Auto de Nantes.

Le renouveau du salon Historic Auto de Nantes a été une nouvelle occasion pour les Clubs Porsche Classic de partager un stand commun. Ce salon s'est tenu les 17 et 18 février et avec plus de 20 000 visiteurs, sur deux jours, pour une première édition il se positionne déjà au niveau d'Epoqu'Auto et Rétromobile pour le Grand Ouest. Habitué à se retrouver sur les salons Automédon et Epoqu'Auto depuis des années, les Classic n'ont pas manqué ce nouvel événement régional, bien que situé juste une semaine après Rétromobile. Ce fut l'occasion d'y rencontrer les passionnés de la marque, les membres



locaux ainsi que de promouvoir les Porsche Classic. Les clubs 914 et 911 Classic n'ayant pu participer à ce salon, le stand fut 100% moteur avant. Une 944 Turbo cabriolet rouge et une 928 S2 rouge, le tout sur une moquette... rouge ! On ne pouvait pas rater le stand Porsche. Un V8 de 928 attirait également les regards de tous les passionnés de mécanique. La fréquentation du stand durant ces deux jours confirma, s'il en était besoin, l'intérêt pour les PMA. En effet, entre les simples visiteurs curieux, les passionnés qui connaissent bien les modèles et les propriétaires qui découvrent les clubs, les nombreux échanges furent toujours très riches.

Grâce à une équipe aussi efficace que sympathique, ce salon fut une vraie réussite pour les deux clubs.

Retrouvez les Porsche Clubs Classic sur les prochains salons de 2018 :

Rétropassion à Rennes les 14 et 15 avril

Festival de la locomotion de Lisieux les 26 et 27 mai

Festival des Véhicules Anciens de Mulhouse les 30 juin et 1er juillet

Auto Moto Retro à Rouen les 22 et 23 septembre

Automédon Paris les 13 et 14 octobre

Epoqu'Auto à Lyon les 9, 10 et 11 novembre



PORSCHE CLUB CHAMPAGNE ARDENNE

Témoignage

Je me nomme Mathieu, j'ai 36 ans, je suis chef d'agence, dans la Marne, et j'adhère au Porsche Club Champagne Ardenne depuis 2015, dès l'achat de ma première Porsche.

Passionné d'automobiles sportives depuis toujours, ma chambre d'enfant était jalonnée de noms prestigieux en tout genre...

Avec les années, je me suis tourné vers Porsche : le design, la technologie, la fiabilité et l'histoire de la marque m'ont rapidement séduit.

C'est aussi une marque qui s'adresse à toutes les générations et relativement à toutes les bourses, que ce soit à l'achat comme à l'entretien, le maillage du réseau de concessions aide aussi à franchir le pas.

C'est en 2015 que j'ai pu m'offrir ma première Porsche, dans une configuration qui me correspondait complètement : une 991 Carrera S. Subjugué par sa ligne intemporelle, revisitée avec modernité, en propulsion, flat 6 atmosphérique, châssis sport, pack sport design avec la mythique « ducktail » et surtout, surtout une boîte manuelle ! Cette dernière était pour moi incontournable dans le plaisir de conduire et dans la pure tradition sportive de la marque, on voit d'ailleurs que Porsche propose à nouveau ses modèles en boîte manuelle, avec succès, à l'instar des 991 R, Cayman GT4, GT3 phase 2 ou encore plus récemment la 991 Carrera T.

A l'achat de ma première Porsche, j'ai naturellement adhéré au Porsche Club Champagne Ardenne afin de partager ma passion, que ce soit lors des sorties touristiques, découvertes circuit ou tout simplement en discutant autour de nos belles. L'ambiance conviviale qui y règne ainsi que l'implication des adhérents m'ont rapidement amené à m'investir davantage et à devenir membre du bureau, en charge de la communication Facebook du Club.

Nous sommes dans l'air du temps avec cette communication digitale, à l'image de Porsche, c'est une marque qui vit, évolue avec son temps, tout en conservant le patrimoine de son Histoire !

PORSCHE CLUB PORTES DE PROVENCE

Dans la continuité...

Le Porsche Club Portes de Provence, situé à Montélimar, a connu un changement récent à sa tête, puisque son fondateur et Président,

Christophe Perrier, a passé la main en décembre 2017, suite à sa prise de fonction au sein de la Fédération des clubs Porsche de France.

Comme le prévoyaient les statuts de

l'association, c'est donc le vice-président, Yoland Mathieu qui a pris la suite jusqu'à l'assemblée générale du 19 février 2018, qui a confirmé cette nouvelle position.

Fort de plus de 100 adhérents, le club présente après 8 ans d'existence une

belle santé. L'équilibre financier se retrouve également dans la satisfaction des membres qui tirent parti d'un calendrier sans cesse renouvelé et enrichi par ses propres participants, car les sorties sont ici proposées par les adhérents.

Ainsi en 2018, pas moins d'une vingtaine de sorties régionales, et au-delà (jusqu'en Espagne), sont programmées, agrémentées de rendez-vous locaux au centre Porsche de Montélimar, fidèle partenaire depuis toujours – Christophe Lapierre se verra décerner le prix Harmony lors du Porsche Spring Meeting, pour les excellentes relations avec le club. Parmi les autres partenaires, il faut citer le Crédit Mutuel, Dessange et Dauphiné Isolation.

Outre la cinquième édition de la fameuse Nougat Cup, désormais un grand événement dans l'année de la Fédération des clubs, Portes de Provence participe assidument aux autres événements des clubs voisins, et sera notamment présent au Porsche Spring Meeting, à la Tra'montagne, au Paradis Porsche et comme chaque année au Rallye des clubs.

www.portesdeprovence-porscheclub.fr



PORSCHE CLUB TOULOUSE-GASCOGNE

Sortie Los Arcos, Espagne

Le Club Porsche Toulouse-Gascogne, réputé pour ses sorties TrackDays, enchaîne les sorties circuit. L'année 2018 sera riche, ses dirigeants, galvanisés par le succès de la marque sur les pistes de 2017, ont organisé un programme toujours plus complet. Ainsi, après deux journées École, passées sur le circuit de Nogaro, trois journées track-day sur le circuit d'Albi, et de Nogaro, c'est le samedi 16 juin qu'il accueillera tous les Porschistes des Clubs Porsche de France, à Los Arcos sur le magnifique circuit de Navarra, au nord de l'Espagne. Circuit moderne parfaitement sécurisé, où il a l'habitude d'inviter et de retrouver les autres Club du grand Sud pour une journée exceptionnelle. Cette manifestation se déroulera sous la haute influence de la convivialité et la bonne humeur habituelle. L'hébergement sera prévu et proposé lors de la parution des modalités d'inscription sur le site du Club mi-avril 2018. Venez nombreux, on se serrera...

www.toulouse-gascogne-Porscheclub.fr

LA COTE DE FLAT6 MAGAZINE

OLDTIMERS 1964-1973

COMMENT LIRE LA COTE ?

CONCOURS

État 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.

ÉTAT MOYEN

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

À 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	190 000	150 000	125 000	100 000
912	1965/1969	80 000	50 000	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	330 000	210 000	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	210 000	150 000	100 000	80 000
911 T 2.2	1969/1971	140 000	105 000	60 000	30 000	20 000
911 E 2.2	1969/1971	150 000	110 000	55 000	35 000	20 000
911 S 2.2	1969/1971	260 000	185 000	120 000	90 000	70 000
911 T 2.4	1971/1973	150 000	105 000	60 000	40 000	30 000
911 E 2.4	1971/1973	160 000	115 000	60 000	45 000	35 000
911 S 2.4	1971/1973	260 000	190 000	110 000	70 000	50 000
2.7 RS Touring	1973	800 000	550 000	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	8 500
924 Turbo 170 ch	1979/1980	16 000
924 Turbo 177 ch	1981/1984	16 500
924 Carrera GT	1981	94 000
924 S 150/160 ch	1986	11 500
944 160/163/165 ch	1982/1989	10 000
944 S	1987/1988	15 000
944 S2	1989/1991	17 000
944 S2 Cabriolet	1989/1991	27 000
944 Turbo 220 ch	1985/1988	27 000
944 Turbo Cup 250 ch	1988	48 000
944 Turbo 250 ch	1988/1991	35 000
944 Turbo Cabriolet	1991	43 000
968	1992/1995	28 000
968 Club Sport	1993/1995	47 000
968 Cabriolet	1992/1995	30 500
928 240 ch	1978/1982	30 000
928 S 300 ch	1980/1983	23 000
928 S 310 ch	1984/1986	24 000
928 S4 320 ch	1987/1991	30 000
928 GT 330 ch	1989/1991	42 000
928 GTS 350 ch	1992/1995	60 000



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.

ÉTAT MOYEN

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

À 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	60 000	30 000	20 000	15 000
Carrera 2.7	1974/1975	300 000	200 000	100 000	50 000	30 000
930 Turbo 3.0	1975/1977	270 000	210 000	100 000	60 000	40 000
912 E	1976	60 000	40 000	20 000	10 000	6 000
911 Carrera 3.0	1976/1977	135 000	90 000	45 000	30 000	15 000
930 Turbo 3.3	1978/1988	180 000	118 000	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	60 000	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	240 000	150 000	110 000	-
930 Turbo 3.3 BV 5	1989	230 000	180 000	80 000	40 000	30 000
930 Turbo Cabriolet	1987/1989	220 000	160 000	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	71 000	45 000	30 000	25 000
964 RS	1992	300 000	230 000	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	125 000	70 000	50 000	30 000
964 Carrera 4 jubile	1992	200 000	140 000	80 000	60 000	40 000
964 Speedster Carrera 2	1993	300 000	195 000	110 000	80 000	
964 Turbo 3.6	1993/1994	310 000	245 000	150 000	100 000	
993 272 ch Carrera	1994/1995	80 000	63 000	38 000	30 000	
993 272 ch Carrera 4	1995	80 000	66 000	38 000	30 000	
993 272 ch Carrera Cabriolet 2/4	1994/1995	90 000	70 000	42 000	32 000	
993 RS	1995/1996	450 000	300 000	205 000	155 000	
993 Turbo	1995/1998	240 000	160 000	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	70 000	38 000	30 000	
993 Targa	1996/1998	100 000	80 000	50 000	40 000	
993 285 ch 2/4 Cabriolet	1996/1998	100 000	81 000	50 000	40 000	
993 Carrera 4S	1996/1998	130 000	102 000	57 000	45 000	
993 GT	1996/1997	2 000 000	1 500 000	700 000	500 000	
993 Carrera S	1997/1998	130 000	103 000	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 %).

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	13 000	7 000
996 3.4 Carrera	1997/2001	30 500	21 500
996 3.4 Carrera 4	1998/2001	30 500	21 500
996 3.4 Carrera Cab	1997/2001	32 000	22 000
996 3.4 Carrera 4 Cab	1998/2001	32 000	22 000
996 Millennium	2000	46 000	38 000
996 GT3 360 ch	2000/2001	95 000	75 000
Boxster 986 2.7 220 ch	2000/2002	16 000	9 000
Boxster 986 S 252 ch	2000/2002	17 000	12 000
996 Turbo	2000/2005	67 000	55 000
996 GT2 462 ch	2001/2003	165 000	125 000
996 3.6 Carrera	2002/2004	34 000	26 000
996 3.6 Carrera 4	2002/2005	36 000	26 000
996 3.6 Carrera 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	17 000	11 000
Boxster 986 S 260 ch	2003/2004	20 000	15 000
996 GT3 381 ch	2003/2005	104 000	84 000
Carrera GT	2003/2006	880 000	680 000
996 GT3 RS	2004	215 000	135 000
Boxster 986 S 550	2004	34 000	29 000
996 Anniversaire	2004	60 000	50 000
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 325 ch	2005/2008	45 000	36 000
997 Carrera S 355 ch	2005/2008	53 000	37 000
997 Carrera Cab 325 ch	2005/2008	51 000	41 000
997 Carrera S 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	27 000	21 000
997 Carrera 4 325 ch	2006/2008	45 500	36 500
997 Carrera 4S 355 ch	2006/2008	58 000	42 000
997 Carrera 4 Cab 325 ch	2006/2008	51 500	41 500
997 Carrera 4S Cab 355 ch	2006/2008	61 000	49 000
997 GT3 3.6	2006/2008	103 000	93 000
Cayman S	2006/2009	32 000	24 000
Cayman 2.7	2007/2009	28 000	20 000
997 Targa 4 325 ch	2007/2008	55 500	45 500
997 Targa 4S 355 ch	2007/2008	60 000	50 000
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	41 000	31 000

MODÈLE	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	BON ÉTAT
Boxster RS 60	2008	44 500	37 500
997 Turbo Cab 3.6	2008/2009	86 000	76 000
997 GT2	2008/2009	172 000	142 000
Boxster S PDE 2	2009	48 000	38 000
Cayman Sport	2009	49 000	39 000
997 Carrera 345 ch	2009/2011	59 500	49 500
997 Carrera Cab 345 ch	2009/2011	68 000	53 000
997 Carrera S 385 ch	2009/2011	67 000	57 000
997 Carrera S Cab 385 ch	2009/2011	75 000	61 000
997 Carrera 4 345 ch	2009/2012	62 000	52 000
997 Carrera 4 Cab 345 ch	2009/2012	69 000	55 000
997 Carrera 4S 385 ch	2009/2012	74 000	58 000
997 Carrera 4S Cab 385 ch	2009/2012	77 000	64 000
997 Targa 4 345 ch	2009/2013	70 000	60 000
997 Targa 4S 385 ch	2009/2013	78 000	65 000
Cayman 2.9	2009/2012	40 000	25 000
Cayman S 320 ch	2009/2012	45 000	33 000
Boxster 2.9	2009/2012	37 000	25 000
Boxster S 3.4 310 ch	2009/2012	42 000	32 000
997 Sport Classic	2010	375 000	355 000
997 GT3 3.8	2010/2011	125 000	109 000
997 GT3 RS 3.8	2010/2011	190 000	165 000
997 Turbo 3.8	2010/2013	100 000	80 000
997 Turbo Cab 3.8	2010/2013	108 000	89 000
997 Turbo S	2010/2013	122 000	102 000
997 Turbo S Cabriolet	2010/2013	128 000	108 000
997 GT2 RS	2011	405 000	365 000
Boxster S Black Edition	2011/2012	49 000	39 000
Cayman S Black Edition	2011/2012	52 000	42 000
Boxster Spyder 987	2011/2012	82 000	72 000
997 Carrera GTS	2011/2012	89 000	76 000
997 Carrera GTS Cab	2011/2012	92 000	77 000
997 Black Edition	2011	70 000	60 000
997 Black Edition Cab	2011	76 000	66 000
Cayman R	2011/2013	72 000	62 000
997 GT3 RS 4.0	2011/2012	375 000	355 000
997 Speedster	2011	336 000	326 000
997 Carrera 4 GTS	2011/2012	90 000	77 000
997 Carrera 4 GTS Cab	2011/2012	96 000	83 000
991 Carrera	2012/2015	85 000	65 000
991 S	2012/2015	90 000	70 000
991 Carrera Cab	2012/2015	96 000	76 000
991 S Cab	2012/2015	104 000	84 000
Boxster 981 2.7	2013/2016	61 000	41 000
Boxster 981 S	2013/2016	68 000	48 000
Cayman 981 2.7	2013/2016	59 000	39 000
Cayman 981 S	2013/2016	70 000	50 000
991 Carrera 4	2013/2015	93 000	73 000
991 Carrera 4S	2013/2015	106 000	84 000

MODÈLE	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	BON ÉTAT
991 Carrera 4 Cab	2013/2015	100 000	80 000
991 Carrera 4S Cab	2013/2015	114 000	94 000
918 Spyder	2013/2015	1 600 000	1 400 000
Boxster GTS	2014/2016	85 000	65 000
991 GT3	2014/2016	160 000	120 000
991 Turbo	2014/2016	145 000	115 000
991 Turbo Cab	2014/2016	155 000	125 000
991 Turbo S	2014/2016	160 000	130 000
991 Turbo S Cab	2014/2016	165 000	145 000
991 50 ans	2014	186 000	146 000
991 Targa 4	2014/2016	125 000	95 000
991 Targa 4 S	2014/2016	145 000	115 000
991 GTS	2015/2016	133 000	113 000
991 GTS Cab	2015/2016	140 000	120 000
991 C4 GTS	2015/2016	136 000	116 000
991 C4 GTS Cab	2015/2016	147 000	127 000
991 Targa GTS	2015/2016	162 000	142 000
991 Black Edition	2015/2016	95 000	75 000
991 Black Edition Cab	2015/2016	112 000	92 000
Cayman GTS	2015/2016	83 000	63 000
Cayman Black Edition	2016	66 000	46 000
Boxster Black Edition	2016	69 000	49 000
991 GT3 RS	2015/2016	215 000	185 000
Cayman GT4	2015/2016	120 000	95 000
Boxster Spyder 981	2016	113 000	93 000
991 Carrera ph 2	2016/...	dep. 85 000	
991 Carrera S ph 2	2016/...	dep. 100 000	
991 Carrera Cab ph 2	2016/...	dep. 100 000	
991 Carrera S Cab ph 2	2016/...	dep. 110 000	

MODÈLE	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	BON ÉTAT
991 Carrera 4 ph 2	2016/...	dep. 95 000	
991 Carrera 4 S ph 2	2016/...	dep. 110 000	
991 Carrera 4 Cab ph 2	2016/...	dep. 115 000	
991 Carrera 4S Cab ph 2	2016/...	dep. 125 000	
991 Targa 4 ph 2	2016/...	dep. 120 000	
991 Targa 4S ph 2	2016/...	dep. 135 000	
991 Turbo ph 2	2016/...	dep. 150 000	
991 Turbo S ph 2	2016/...	dep. 175 000	
991 Turbo Cab ph 2	2016/...	dep. 170 000	
991 Turbo S Cab ph 2	2016/...	dep. 180 000	
718 Cayman	2016/...	dep. 58 000	
718 Cayman S	2016/...	dep. 68 000	
718 Boxster	2016/...	dep. 55 000	
718 Boxster S	2016/...	dep. 65 000	
991 R	2016	450 000	350 000





ASSURANCES

L'ASSURANCE DES VÉHICULES HAUT DE GAMME

Depuis 1975



Rassemblement de Porsche 911

4-5-6 mai 2018

Royan (17200)



www.tolede-evenements.fr

Tarif extrêmement compétitif - Votre collaboratrice dédiée - Gestion de vos sinistres en interne

Kilométrage limité ou illimité - Assistance 24/24 - Dépannage Okm

Véhicules assurés sur circuit
Hors compétitions & épreuves chronométrées

Devis immédiat par téléphone : 05 46 38 95 06 ou en ligne : www.cabinet-tolede.com

89 BIS RUE FONT DE CHERVES - BP 20094 - 17200 ROYAN




f Tolède Prestige – Assurances véhicules haut de gamme

SARL TOLEDE GROUPE & ASSOCIES - Agents généraux d'assurances - RCS Saintes 824263867 - Capital social 1 482 500,00 € - Orlas 17000510 (www.orlas.fr) - ACPR 61 Rue Tailbout, 75009 Paris. Le service réclamations répond aux mêmes coordonnées que la raison sociale dans un délai de traitement de 48h jours ouvrés. Contrat Allianz

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



LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

Le prochain Cayman GT4 Clubsport, en série moins limitée

Rechercher une petite annonce

Modèle



Prix

€

Kilométrage max

KM

RECHERCHER



En kiosque : N° 324 - Février 2018

Porsche Classic

Bienvenue dans ce 324ème numéro, où nous allons prendre le temps de nous pencher sur le monde des Porsche Classic, oldtimers et youngtimers. Après trois années d'inaccessibilité, le marché est en train de bouger, et on peut commencer à parler d'un salvateur retour au plaisir, ce qui est une bonne nouvelle! Le guide d'achat est consacré à la 996 GT3 RS. Vous retrouverez aussi une confrontation insolite entre la Panamera Turbo S E hybride et la 991 Turbo S, une présentation de la très rare 964 RSR, un carnet de voyage dans le Var avec une 997 targa 4 S phase 2. Bonne lecture!

// Marc Joly



ABONNEZ-VOUS DÈS MAINTENANT !



VISUALISER UN EXTRAIT DU MAGAZINE

Publiez votre annonce

- 911 Carrera 3.2**
Porsche 911 caisses G
87 000 km
49 000 €
- 997 Carrera GT**
Porsche 997
62 000 km
87 000 €
- Cayenne S** PRO
Porsche Cayenne
139 500 km
21 500 €
- 991 Carrera 4 GT**
Porsche 991
18 000 km
133 200 €

CONSULTER TOUTES LES ANNONCES

Découvrez les dernières actualités

La 992 Turbo pour 2020 ?

Le 13/02/2018



Ces photos publiées par [Carscoops](#) sont assez révélatrices de ce que devrait être l'esthétique définitive de la prochaine 911 Turbo.

A l'arrière, on voit une bande lumineuse courir sur l'intégralité de la largeur. L'inspiration est ici clairement en provenance de la Mission E.

A l'avant, le camouflage cherche à reproduire les lignes courbes du capot des générations 997 et 991, mais sur ce mulet on distingue très clairement une ligne de capot droite. Un dessin qui n'a plus été vu sur une 911 Turbo depuis la génération 996.

LIRE LA SUITE

Le prochain Cayman GT4 Clubsport, en série moins limitée

Le 10/02/2018



On a hâte de découvrir le prochain Cayman GT4, et de possiblement confirmer la présence à son bord du flat 6 de la GT3, mais on est aussi pressé de découvrir sa variante piste.

Avec la génération 981, le GT4 avait en effet donné naissance à un Clubsport destiné uniquement à un usage compétition, principalement par des gentlemen drivers. La nouvelle génération (la 718 donc) devrait également recevoir une version piste, attendue pour début 2019.

LIRE LA SUITE

Rétromobile 2018 : le stand Porsche en quelques images

Le 07/02/2018



Malgré la neige qui paralyse actuellement l'île de France, [Rétromobile 2018](#) a ouvert hier soir avec, sur le stand Porsche, un hommage aux [70 ans de sportives](#) de la marque en présence du nouveau et très sympathique patron de Porsche France [Marc Meurer](#) (pas sur les photos, mais que nous avons le plaisir de saluer) et d'une équipe venue tout spécialement du musée Porsche de Stuttgart avec dans ses valises une 959 et une 911 2.5 S/T1

Le stand Porsche c'est aussi une superbe 356 de 1954, la possibilité de voir la très élégante Panamera Turbo S E-Hybrid en version Sport Turismo et plusieurs autres voitures classiques issues des concours de restauration Porsche Classic. Sans parler de toutes les autres Porsche disséminées un peu partout dans les trois halls qu'occupe le salon.

LIRE LA SUITE



991 C4S 420CH 10/2016

8 500 km, PDK, sge Sport Plus, syst Start & Stop, TO pano élect, affichage limit vit, assist. pkg av/ar avec caméra de recul AP326001

Px: 139 000€ Tél: 06 03 02 47 32 Dépt 34



997 C2S CAB 385CH 10/2006

123 000 km, Sup Cabrio toutes options, carnet Porsche, 8 pneus, 4 neige + 4 été, gris metal tout cuir noir, échap sport, AP326002

Px: 48 000 € Tél: 06 07 16 79 48 Dépt 78



997 C4S 385CH 02/2001

41 000 km, orig. France, factures, piwi/CT Ok, rév récente, chargeur/housse porsche + grille AV+ antivol complémentaire AP326003

Px: 69 000 € Tél: 07 67 33 49 52 Dépt 34



996 GT3 MK1 360CH 07/1999

65 000km, grosse rév Porsche, 100% d'orig, non accidentée, non fumeur, rien à prévoir, embrayage récent, test Piwi ok, ITC noir, baquets AP326004

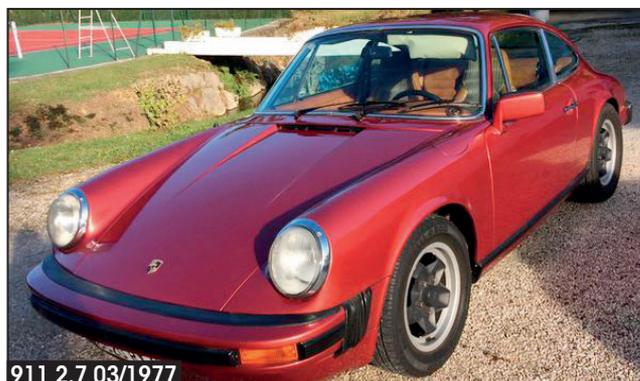
Px: 75 000€ Tél: 06 86 99 16 09 Dépt 54



997 C4S 385CH PDK 01/2009

89 000 km, cuir beige intégral, parfait état, carnet à jour, ttes opt: TO, PASM, PDLS, pack chrono sport, bixenon, échap sport déconnect, etc AP326008

Px: 62 997 € Tél: 06 07 122 569. Dépt 38



911 2.7 03/1977

169 000 km, même propriétaire depuis 35 ans, passionné, très manique 75 ans, maching-numbers, sportomatic, jites 15" AP326007,

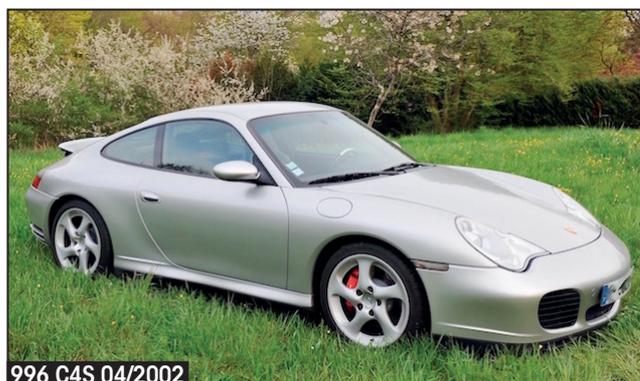
Px: 55 000 € Tél: 06 71 36 52 96 Dépt 64



PORSCHE 911 TURBO 10/2011

29 250 km, BA, ventes aux enchères le 28/03, mise à prix 65 000 € + frais 14,40% TTC - MARTINOT Commissaire Priseur Judiciaires AP326005

Tél: 01 34 42 61 47 www.interencheres.com/95001



996 C4S 04/2002

123 000 km, Tiptronic, int Porsche Exclusive, compteurs blancs, IMS changé (pure prévention), disques et plaquettes neuves, révisée, AP326008

Px: 42 000 € Tél: 06 79 63 57 71 Dépt 52



Aussi belles qu'au premier jour.

Porsche Approved : des occasions comme neuves.

Le label Porsche Approved impose que le véhicule soit aussi proche de son état d'origine que possible. Nos techniciens n'utilisent que des pièces d'origine Porsche et inspectent votre véhicule dans les moindres détails.

Vous achetez alors un véhicule 100% Porsche.

Retrouvez les occasions du réseau Porsche dans les pages qui suivent.

Conditions disponibles sur www.porsche.fr ou auprès de votre Centre (Service) Porsche.
Porsche France - RCS Pontoise B348 567 504



PORSCHE



FS326277 Macan 3.0 V6 360ch GTS PDK 06/2016, 39 511 km, Px: 79 900€, Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS326278 Targa 3.0 420ch PDK 4S 04/2017, 5 200km, bleu miami Px: 149 900€, Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS326279 Carrera S PDK Cab 06/2012, 24 000 km, rouge indien Px: 104 900€, Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS326280 Coupé Turbo S 12/2013, 46 118 km, gris quartz Px: 144 900€, Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS326281 718 Boxster 2.5 350ch S PDK 03/2017, 14 000 km, bleu graphite Px: 78 900€, Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS326143 Boxster PDK 2.7 265ch 09/2015, 25 113 km, int cuir partiel noir, radar av/ar, clim Bi-Zone, jtes Carrera Classic 20", PCM, SC, sortie échappement Sport, Px: 52 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS326144 911 Carrera PDK 3.0 370ch 06/2016, 6 641 km, Noir, Radars adapt +, échap Sport, jtes Carrera S 20" Platine, VMF chauffant, SC, sges Sport Plus Px: 99 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS326145 911 Carrera S PDK 3.0 420ch 06/2016, 18 139 km, ITC noir, assist angles morts, Bose, échap Sport, Jtes RS Spyder 20", Pack Sport Chrono, Px: 117 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS326146 911 Carrera S Cab 3.8 400ch 06/2012, 29 939 km, ITC Expresso, radar av/ar, Bose, échap Sport, jtes Carrera S 20", PCM, SC Sport Plus, Pack Sport Chrono, Px: 104 890€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS326147 911 Turbo 3.8 520ch 06/2014, 28 116 km, ITC noir, sges Sport adapt +, pack sport chrono, sges chauffants, sges ventilés, PCM, Toit Ouvrant en verre, Px: 134 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS326148 911 Turbo S Cab PDK 05/2017, 2 913 km, aérokrit, Burmester, LED, PDLs, sges ventilés, syst levage essieu, Porsche Entry & Drive, PA 12 mois Px: 209 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



FS326149 911 Turbo S Cab PDK 05/2017, 3 090 km, aff limit vitesse et angles morts, Porsche Entry & Drive, Burmester, régl adapt, sges ventilés, PA 12 mois Px: 217 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



FS326150 Macan SD 10/2015, 36 653 km, Porsche Entry & Drive, toit pano, PASM, Pack mémoire 14 réglages, aff limit de vitesse et angles morts, PA 12 mois Px: 71 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



FS326151 718 Boxster PDK 12/2016, 5 000 km, int tt cuir, échap sport en noir, PASM, bose, sges chauff, clim auto, PDLs, assist pkg av/ar, PA 12 mois Px: 65 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



FS322181 991 4 GTS Coupé PDK (ph2) 03/2017, 13 500 km, caméra de recul, pack éclairage int, pack GTS int, régl de vit, servotronic, gar constructeur, Px: 152 900€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



FS324142 991 Turbo S Cab 10/2014, 48 800 km, ITC expresso, jtes 911 Turbo 21", bose, bluetooth, servotronic, affichages des limitation de vitesse, PA 12 mois Px: 149 900€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



FS321165 Boxster 981 PDK 10/2015, int cuir partiel noir, assist pkg av/ar, module de navig, PCM, pre-equipement tel portable bluetooth, régl vitesse auto PA 12 mois Px: 54 900€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



FS321166 Cayenne Turbo 12/2015, 56 000 km, caméra de recul, jtes 911 turbo design 21", pack alu noir, PDLs + softclose, toit pano Porsche, PA 12 mois Px: 83 900€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



Macan. 100% Porsche.

La sportivité au quotidien.

Puissance, confort, intensité, tels sont les principes qui ont dicté la conception du Macan. Le premier SUV Porsche doté d'un moteur quatre cylindres affirme plus que jamais son ADN sportif. Avec ses 252 chevaux, le Macan apaisera votre soif d'aventure et vous procurera des sensations typiquement Porsche au quotidien.

Centre Porsche Lille

Tél. : 03 20 43 21 68

www.centreporsche.fr/lille

Centre Porsche Lyon Nord

Tél. : 04 72 72 08 38

www.centreporsche.fr/lyon_nord

Centre Porsche Lyon Sud

Tél. : 04 72 09 02 09

www.centreporsche.fr/lyon_sud

Centre Porsche Roissy

Tél. : 01 34 31 25 30

www.centreporsche.fr/roissy

Macan - Conso. mixte : de 7,2 à 7,3 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 167 à 170 g/km.
Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



PORSCHE

À la recherche de nouvelles sensations. Gamme 718.

Venez l'essayer en Centre Porsche.

Centre Porsche Montpellier

Tél. : 04 67 91 19 11

www.centreporsche.fr/montpellier

Gamme 718 - Conso. mixte : de 6,9 à 9,0 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 158 à 205 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



PORSCHE



FS326152 Panamera GTS V8 12/2012, 96 680 km, noir, ITC bicolore noir/gris noir, radar ar avec caméra, échappement sport, pack carbone, PCM, Jantes Turbo, Px: 57 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS326153 Boxster S type 718 05/2017, 8 550 km, noir, int noir, PASM, radar av/ar, Bose, Pack chrono, échap Sport, PDLS, Sièges chauffants, ... Px: 80 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS326154 Panamera 4SD 05/2017, 13 820 km, gris volcano, ITC bicolore noir/craie, 360°, sges massant, pack chrono, jantes Turbo 21, 4 roues directrices Px: 137 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS326155 Macan SD 11/2017, 2 645 km, Gris Volcano, ITC noir, Radar av/ar avec caméra, Bose, Pack chrono, jtes RS 20", PCM, PDLS, SC, Px: 79 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS326156 991 phase 1 GTS 4 PDK 06/2015, 25 980 km, blanc, Int cuir/alcantara noir, radar av/ar, PDLS+, PDCC, PSE, Sièges sport adaptatifs, PCM, ... Px: 137 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS326157 991 ph2 Carrera S Cab PDK 10/2016, 20 610 km, Argent GT Métal, int tt cuir, caméra de recul, PCM, Pack chrono, PSE, Bose, PDLS+ ... Px: 127 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS326158 997 phase 1 GT2 07/2008, 44 130 km, noir, int cuir/alcantara noir, radar ar, PCM, pack carbone, sièges sport adaptatifs, ... Px: 159 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS326159 Cayenne S V8 01/2011, 67 930 km, noir, int tout cuir gris platine, radar av/ar, PDLS, suspension pneumatique, sges confort, PCM, Jantes 21, ... Px: 52 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS326160 Cayman S type 987 PDK 10/2009, 124 430 km, gris météor, sges sport cuir noir, radar ar, PSE, Pack sport chrono, PCM, Régulateur, PASM, ... Px: 36 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34

Centres Porsche Caen et Rouen. La passion pour valeur commune.

Vos Centres exclusifs en Normandie.

PORSCHE

Centre Porsche Caen
www.centreporsche.fr/caen

Centre Porsche Rouen
www.centreporsche.fr/rouen



PORSCHE



FS326249 Boxster Spyder 11/2015, 15 901 km, Blanc, int. Noir Alcantara, BVM6, clim, jantes 20" Spyder Noir satiné, pack Audio+, PCM, navig, tel, réglul vitesse, saute-vent... Px: 107 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



FS326250 Panamera 4S Diesel 01/2017, 15 000 km, assist park, cam. 360°, BV PDK, BOSE, ionisateur, pack Sport Chrono, phares matriciels, assist. vision nocturne..... Px: 134 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



FS326251 911 C4S Cab 10/2014, 24 287 km, ITC rouge carrera, BV PDK, jtes Carrera S 20", pack confort, réglul vit, sges Sport Adaptat, pack mémoire conducteur. Px: 118 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



FS326252 911 Carrera 3.0L 08/1976, 174 704 km, bleu Minerva, int. cuir Beige, Air conditionné, BV5, pont autobloquant Px: 92 400€, Centre Porsche Rouen Classic Tél.: 02 32 96 71 50 Dépt 76



FS326253 911 3.2 07/1985, 130 336 km, Noir, int. Noir, Essuie-glace arrière, TO électrique Px: 57 400€ Centre Porsche Rouen Classic Tél.: 02 32 96 71 50 Dépt 76



FS326254 993 Turbo 06/1996, 103 987 km, int. cuir gris rubicon, BVM6, clim, ODB, pack audio, phares Litronic, réglul. vitesse, sièges baquets, TOE, sièges chauff.... Px: 153 400€, Centre Porsche Rouen Classic Tél.: 02 32 96 71 50 Dépt 76



FS326255 996 Turbo S Cab 03/2005, 94 889 km, noir, int. tt cuir noir, assist park, tel, hardtop, jantes SportTechno 18", sièges chauff, support lombaire, BV Tiptronic S...Px: 99 400€, Centre Porsche Rouen Classic Tél.: 02 32 96 71 50 Dépt 76



FS326256 Cayenne Diesel Platinum Edition 12/2016, 35 600 km, noir intense métal, int. cuir noir, attelage élect, jtes RS Spyder Design 20" Platine, TO pano.. Px: 71 500€, Centre Porsche Caen Tél.: 02 31 709 911 Dépt 14



FS326257 Cayenne S, caméra recul, PCM, navig, tel, Servotronic, Sièges Sport adaptatifs, phares à DEL, pack Sport Chrono... Px: 79 900€, Centre Porsche Caen Tél.: 02 31 709 911 Dépt 14



100 % Porsche.

Véhicules Porsche Approved.

Centre Porsche Monaco

Tél. : 00 377 97 98 13 13

www.centreporsche.fr/monaco

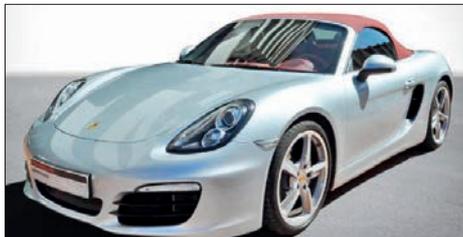
Gamme Porsche - Conso. mixte : de 2,5 à 13,3 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 56 à 302 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



PORSCHE



FS326161 Cayenne diesel platinum Ed V6 diesel 06/2017, 15 500 km, noir métal, int noir, GPS, tél, camera 360, SC, toit pano, jtes 21" Px: 71 900€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS326162 Boxster 2.7 PDK 07/2015, 19 970 km, argent, cuir rouge, JA 20". Tél, GPS, sièges chauffants
Px: 64 900€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS326163 918 Spyder 01/2015, 15 300 km, argent métal liquid, cuir mocca, GPS, tél, pack carbone, levage
Px: 1 195 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS326164 Cayenne GTS 05/2014, 50 200km, noir métal, int noir, GPS, tél, jtes 21"; PDCC, bose, caméra
Px: 69 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS326165 Cayman GTS PDK 04/2016, 18 000 km, rouge carmin, cuir noir/beige, assist pkg, jtes 20", téléphone,
Px: 73 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS326166 Macan S diesel 07/2015, 65 940 km, noir métal, cuir beige, GPS, tél, caméra, jtes 20"
Px: 59 900€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS326168 Cayenne S 05/2012, 61 500 km, noir métal, cuir noir, GPS, tél, jtes 21", TO
Px: 51 900€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS326169 Panamera GTS 10/2015, 41 500 km, améthyste métal, pack GTS, GPS, Tél, jtes 20", TO, caméra
Px: 79 900€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS326170 Cayenne Diesel 3.0L 05/2016, 15 000km, argent rhodium, cuir noir, GPS, tél, jtes 20", bose, sges chauffants
Px: 72 900€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco

Vivez votre rêve
en toute sérénité.

Véhicules d'occasion Porsche Approved.

Centre Porsche Antibes

Tél. : 04 92 91 33 88

www.centreporsche.fr/antibes

Gamme Porsche - Conso. mixte : de 2,5 à 13,3 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 56 à 302 g/km.
Selon le NOCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



PORSCHE



FS323280 991 2S Cab12/2015, 30 050 km, noir métal, tt cuir noir, échap sport, bose system, phares à led, sges sport plus, gar 12 mois Porsche Approved Px: 129 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS323281 991 4 GTS Cab 04/2015, 9 900 km, tt cuir rouge indien, échap sport, sges ventilés, audio burmester, sges sport adaptatif, gar 12 mois Porsche Approved Px: 139 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS323282 991 4S Cab 05/2016, 16 229 km, tt cuir bicolore noir rouge bordeaux, échap sport, phares à led, system levage de l'essieu av, gar 12 mois Porsche Approved Px: 139 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS323283 997 Carrera PDK 06/2009, 85 455 km, boîte PDK, gris météor, tt cuir noir, navigation tactile, bluetooth, TO, gar 12 mois Porsche Approved Px: 53 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS323284 Cayenne GTS 07/2016, 44 278 km, cuir alcantara noir, camera de recul, jtes 20", navigation tactile, bluetooth, gar 12 mois Porsche Approved Px: 82 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS323285 Cayenne SD 04/2014, 6 433 km, terre d'ombre, bicolore terre d'ombre lin naturel, PASM, camera de recul, Toit pano, bixenon, gar 12 mois Porsche Approved Px: 69 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS323286 Cayenne SD 04/2016, 22 016 km, gris météor, tt cuir noir, toit pano, suspension pneumatique, phares à led, audio bose, gar 12 mois Porsche Approved Px: 89 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS323287 Macan SD 09/2016, 20 500 km, tt cuir bicolore gris quartz gris galet, navigation tactile, bluetooth, Porsche entry and drive, camera 360°, gar constructeur Px: 72 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS323288 Panamera diesel 300cv 04/2015, 34 752 km, gris quartz, cuir noir, camera de recul, TO, suspension pneumatique, jtes 20" gar 12 mois Porsche Approved Px: 74 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06

Pour l'amour du sport.

718 Cayman S.

Centre Porsche Toulon

Tél. : 04 94 16 00 00

www.centreporsche.fr/toulon

718 Cayman S - Conso. mixte : 7,3 à 8,1 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 167 à 184 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



PORSCHE



FS326258 718 Cayman GTS 01/2018, 147 000km, PDK, pack sport design noir verni, caméra de recul, PASM, PCM, clim bi-zone Px: 89 000€, Centre Porsche Toulon
Tél.: 04 94 16 00 00 ou www.centreporsche.fr/toulon



FS326259 718 Cayman 300cv 06/2017, 620 km, PDK, Burmester, caméra de recul, LED, sièges sport plus, PASM, module connect + ... Px: 69 000€, Centre Porsche Toulon
Tél.: 04 94 16 00 00 ou www.centreporsche.fr/toulon



FS326260 Boxster 2.7L 09/2012, 22 150 km, bte méca, saute-vent, habillage arceaux couleur carrosserie, sièges chauffants Px: 46 900€, Centre Porsche Toulon
Tél.: 04 94 16 00 00 ou www.centreporsche.fr/toulon



FS326261 Cayenne D Platinum Edition 04/2017, 15 560 km, toit pano, tout cuir, pavillon alcantara, suspension pneumatique, pack intérieur carbone, Caméra Px: 79 500€, Centre Porsche Toulon
Tél.: 04 94 16 00 00



FS326262 911 Targa 4 GTS 03/2017, 16 910 km, PDK, Pack int. GTS Surpiques rouge carmin, Pack Sport Chrono, échap Sport, Spoiler ar sport design, Bose, Phares LED fonds noir Px: 159 000€, Centre Porsche Toulon
Tél.: 04 94 16 00 00



FS326263 Boxster 2.7L 06/2013, 26 700 km, PDK, cuir/alcantara noir, Jantes Carrera S 20", échap sport, assist pkg av/ar Px: 53 900€, Centre Porsche Toulon
Tél.: 04 94 16 00 00 ou www.centreporsche.fr/toulon



FS326264 911 C4 GTS Cab 12/2017, 1 500 km, PDK, pack int GTS rouge, seuil de porte carbone illuminés, Bose, LED, véhicule de démonstration disponible 04/2018
Px: 169 000€, Centre Porsche Toulon
Tél.: 04 94 16 00 00



FS326265 Cayenne V6 D 04/2016, 35 500 km, PCM, caméra de recul, PASM, xénon dyn., Bose, TO panoramique, SC, jantes RS spyder 20" Px: 68 500€, Centre Porsche Toulon
Tél.: 04 94 16 00 00 ou www.centreporsche.fr/toulon



FS326266 Macan SD 03/2015, 74 500 km, 1ère main, TO panoramique, xénon dynamiques, pack sport chrono +, pack mémoire confort 14 régl, bluetooth, régulateur ACC Px: 55 000€, Centre Porsche Toulon
Tél.: 04 94 16 00 00

À la recherche de nouvelles sensations.

718 Boxster.

Centre Porsche Fréjus

Tél. : 04 94 19 99 00

www.centreporsche.fr/frejus

718 Boxster - Conso. mixte : 6,9 à 7,4 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 158 à 168 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



PORSCHE



FS325153 Panamera Turbo 12/2016, 8.361 km, ITC noir, Servotronic, TOE Pano, Jtes 20", Pack int carbone, PDC camera recul 360°, clim 4 zones, Soft close, Pack sport chrono, Px: 1 69 500€, Centre Porsche Fréjus Tél.: 04 94 19 99 00



FS325154 Panamera 4S D 01/2017, 19.206 km, ITC Noir, roues ar direct, Servotronic, TO pano, jtes 21" turbo design, SC av/ar, PDC plus caméra, Angle mort, clim 4 zones Px: 121 500€, Centre Porsche Fréjus Tél.: 04 94 19 99 00



FS325155 Panamera Turbo 01/2015, 27.767 km, ITC noir, jtes Turbo 20", PDC 360°, pack sport chrono turbo, TOE, servotronic, pack carbone, vitrages ar fumés, soft close, Tél Px: 89 500€, Centre Porsche Fréjus Tél.: 04 94 19 99 00



FS325156 991 Turbo 07/2015, 4 559 km, ITC noir, PDK, sges chauff, régul de vitesse, PDC av/ar, pack sport chrono plus, TOE, servotronic, sges sport +, bixenon fds noir PDLs Px: 153 000€, Centre Porsche Fréjus Tél.: 04 94 19 99 00



FS325157 Cayenne SD 12/2016, 12 128 km, ITC noir, PASM, servotronic, TO pano, pack mémo, sges avant chauff, PDC avec caméra, Bi-xenon avec PDLs, tél, jtes 21" noires Px: 95 000€, Centre Porsche Fréjus Tél.: 04 94 19 99 00



FS325158 991 Carrera 4S 02/2013, ITC noir, PDK, échap sport, sges chauff, jtes carrera Classic, régul vitesse, PDLs, tél, PDC, pack sport chrono plus, servotronic, pack carbone, Px: 108 000€, Centre Porsche Fréjus Tél.: 04 94 19 99 00



FS325159 991 Carrera S 12/2012, 44 108 km, gris, ITC gris et gris galeit, échap sport, PDK, jtes 20", régul de vitesse, PDLs, assist pkg av/ar, burmester, sges sport +, PCM, Px: 91 500€, Centre Porsche Fréjus Tél.: 04 94 19 99 00



FS325160 991 GTS 07/2017, 8 521 km, ITC noir, pack int GTS Argent, PDK, SC, régul de vitesse, assist pkg av/ar avec camera de recul, TOE en verre, servotronic, bose, Px: 69 900€, Centre Porsche Fréjus Tél.: 04 94 19 99 00



FS325297 Cayman 01/2014, 20 549 km, blanc, int noir, PDK, PDC, jtes 20", pack sport chrono, phares bi-xenon avec PDLs, servotronic, volant sport design, sortie échap sport Px: 56 500€, Centre Porsche Fréjus Tél.: 04 94 19 99 00



FS326113 997 GT3 02/2008, 41 234 km, gris ardoise, intérieur cuir noir et alcantara, phares bi xénon, seuil de porte en carbone, jantes GT3 19"
Px: 95 700€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS326114 981 Boxster 09/2012, 4 0229 km, argent GT, intérieur cuir noir, jantes Carrera classic 20", échappement sport, PCM, PDK
Px: 51 700€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS326115 981 Boxster 10/2013, 15 350 km, noir, intérieur cuir beige Louxor, jantes 19" radar de recul arrière, PCM, PDK
Px: 56700€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS326116 Cayenne S 10/2016, 13147 km, noir intense, ITC noir, jantes sport edition 21", TO panoramique, Bose, pack sport chrono, PDLS, suspension pneumatique
Px: 89 700€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS326117 Panamera S-E Hybrid 05/2014, 76436 km, noir basalte, intérieur tout cuir noir, jantes 911 turbo 20", caméra 360, Bose, PCM, PDLS+ Px: 69 700€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS326118 Panamera S-E Hybrid 10/2015, 64 062km, noir intense, int tt cuir noir, jantes 911 turbo 20", caméra 360, PDLS+, Bose, sièges chauffants av/ar
Px: 73 700€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS326119 Panamera S-E Hybrid 09/2016, 15 450 km, gris carbone, intérieur tout cuir noir, jantes 911 turbo 20", caméra de recul, Bose, pack sport chrono,
Px: 93 700€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS326120 Panamera 4S 07/2013, 45 010 km, ITC crème et rouge marsala, jtes sport design 20", échap sport, PDCC, PDLS+, pack sport chrono+, sges sport adaptatifs
Px: 69 700€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS326121 Panamera Turbo 11/2016, 15 000km, Argent Rhodium, ITC gris quartz, jantes Panamera turbo 21", échap sport, vision nocturne, PCCB, toit pano Px: 159 700€, Centre Porsche St Germain Tél.: 01 76 48 42 11



FS326122 Panamera Turbo 10/2016, 11 500 km, noir intense métal, int tt cuir noir, jantes Panamera design 20", Burmester, toit panoramique, pack intérieur carbone PDK,
Px: 161 700€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS326123 Cayenne Turbo 06/2010, 59 000 km, noir intense métal, intérieur tout cuir noir, jantes sport Edition 21", PDCC, sièges 18 réglages, toit ouvrant électrique Px: 59 700€, Centre Porsche Paris 16 Tél.: 01 30 67 62 08



FS326124 Macan S Diesel 10/2014, 46 000 km, argent rhodium métal, pack intérieur cuir noir, jantes Macan S 18", caméra de recul, toit ouvrant panoramique, PCM
Px: 59 700€, Centre Porsche St Germain Tél.: 01 76 48 42 71



FS326125 Macan 01/2017, 19 800 km, gris quartz métal, ITC noir, jantes RS spyder 20", échap sport, PCM, Bose, module connect +, PDLS, sièges 14 réglages Px: 72 700€, Centre Porsche Saint Maur Tél.: 01 76 48 42 12



FS326126 991 Turbo S Cab 10/2017, 870 km, ITC noir, jantes 911 turbo 20", PDLS+, pack sport chrono, revers de sièges sport+ en cuir, pack intérieur alu, repose pieds en alu
Px: 193 700€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS326127 991 Carrera Cab 04/2016, 2 4131 km, ITC brun selle, jantes Carrera sport 20", PDK, caméra de recul, PDLS+, pack sport chrono, régulateur de vitesse adaptatif Px: 109 700€, Centre Porsche Ferrière en Brie Tél.: 01 60 94 81 40



FS326128 718 Boxster 08/2016, 3 800 km, gris quartz métal, int pack cuir noir/rouge bordeaux, jantes Carrera classic 20", PDK, PASM, pack sport chrono, assist pkg av/ar
Px: 74 700€, Centre Porsche Levallois Tél.: 01 76 48 42 10



FS326129 Cayenne Turbo 05/2016, 3 750 km, noir intense métal, ITC noir/rouge grenat, jantes turbo 21", caméra 360, PDCC, PDLS+, Pack sport Chrono
Px: 119 700€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS326130 991 GT3 Cup 02/2016, 1 000 km, blanc, Leatherette interior black, upholstery GT3 club sport
Px: 168 000€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



Centre Porsche Vélizy, au cœur de la sportivité.

Une victoire peut en cacher une autre.

Notre Porsche 911 GT3 Cup, gagnante du championnat Rookie de la Porsche Carrera Cup France 2017 avec notre pilote Valentin Hasse-Clot est désormais visible au Centre Porsche Vélizy et disponible à la vente pour de nouvelles aventures Motorsport.
Nos conseillers se tiennent à votre entière disposition.

Centre Porsche Vélizy
21 Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. : 01 30 67 62 04
www.centreporsche.fr/velizy

© Alexis Goure



PORSCHE

Centres Porsche Toulouse et Perpignan.

Des équipes à votre service.



Centre Porsche Toulouse

www.centreporsche.fr/toulouse

Centre Porsche Perpignan

www.centreporsche.fr/perpignan

Gamme Porsche - Conso. mixte : de 2,5 à 13,3 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 56 à 302 g/km. Selon le NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



PORSCHE



FS325212 991 Carrera GT S PDK 11/2015, 18 344 km, tt cuir noir, bose, pack confort, réservoir 90L, sges sport plus ventilés & chauffants, TOE en verre, vitrage fumé Px: 129 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS322120 718 Cayman S 09/2016, 10 006 km, rouge carmin, tt cuir noir, pack chrono, phares à led, PASM (-20mm), syst échap sport, pack carbone, volant GT Px: 82 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS322121 997 Turbo S 10/2010, 44 907 km, noir basalte, tt cuir noir, bluetooth, TOE, assist pkg, PDK, interface audio, JA Turbo II 19", origine française Px: 114 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS323249 991 GT3 02/2014, 10 583 km, rouge amaranthe, int noir, pack clubsport, pack sport chrono, PDLS, sges baquets, levage de l'essieu av, origine france Px: 151 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS324182 Panamera 4S 11/2016, 9 822 km, argent Rhodium, tt cuir noir, pack mémoire confort, régulateur adaptatif, PDLS, susp pneumatique, bose, ... Px: 122 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS326171 991 GT3 10/2014, 17 490 km, sges sport cuir & alcantara noir, réserv 90L, levage essieu av, compteurs blanc, 1ère main, pare brise teinté dégradé Px: 142 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS322122 997 GT3 RS 02/2010, 29 116 km, baquets tissu GT3, pack chrono, réserv 90L, harnais 6 points coté passager, couleur de contraste rouge indien Px: 159 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS324141 996 GT3 08/2003, 52 824 km, cuir noir, autoradio Porsche CDR23 (CD), seuil de porte en acier, ceintures rouges, PB teinté dégradé, bixenon Px: 79 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS326172 991 Carrera S PDK 12/2012, 36 455 km, argent platine métal, baquets en cuir gris platine, pack sport chrono, échap sport, assist pkh ar, tempostat, ... Px: 99 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33

La même exigence, sur piste
ou en Centre Service Porsche.

Centre Service Porsche Saint-Etienne.

Centre Service Porsche
Saint-Étienne
Tél. : 04 77 32 66 06



PORSCHE



FS326212 997 Carrera S PDK Cab 08/2008, 48 000 km, ITC noir, bose, SC, pack sport chrono, homelink, jtes Carrera S 19" peintes en noir, gar. Porsche Approved Px: 74 500€
Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS326213 991 Targa 4S 02/2015, 17 000 km, gris quartz, ITC Expresso, Pack Confort, échap. Sport, Bose, jtes Turbo, garantie Porsche Approved, Px: 139 900€
Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS326214 991 4S BM7 11/2012, 36 000 km, noir, ITC Noir, TO Panoramique, assistance parking av/ar, régulateur, jtes 20" Turbo, Garantie Porsche Approved 1 an, Px: 95 900€
Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS326215 997 Turbo S 10/2010, 10 000 km, noir, ITC noir, TO pano, assist pkg av/ar, régulateur, jtes Turbo 20", bose, sges chauff, garantie Porsche Approved 1 an Px: 121 900€
Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS326216 981 Boxster GTS 03/2015, 7 000 km, rouge carmin, ITC noir, décorations rouges carmin, jtes 20" Carrera Classic, arceau peint, sièges chauffants, Px: 81 900€
Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS326217 Macan S 01/2015, 29 000 km, argent rhodium, pack Int. cuir noir, susp. pneumatiques, jtes 21" Turbo, toit Pano, Sièges chauffants, caméra de recul, Px: 73 900€
Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS326218 Macan S Diesel 11/2015, 60 500 km, int tt cuir naturel expresso, bose, jtes RS Spyder design 20", SC, phares bi-xénon (PDLS) gar. Porsche Approved 1 an, Px: 61 900€
Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS326219 991 Turbo S Cab 03/2017, 6 200 km, bleu graphite, ITC gris/bleu, phares LED, pack alu brossé, sièges chauffants et ventilés, Px: 214 900€
Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS326220 Cayenne Diesel 06/2013, 85 000 km, Terre d'ombre, int. noir, caméra, jtes 19", Bi-xénon, PCM, Tél, pack alu, réserv 100L, gar Porsche Approved 1 an, Px: 39 900€
Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS325185 991 Carrera S ph2 10/2016, 6 700 km, int noir, 1ère main, PDK, LED PDLs +, échap sport, volant sport GT, pack sport chrono, garantie Porsche Approved 12 mois Px: 121 900€, contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS326267 991 C4 GTS ph1 01/2015, 48 900 km, Blanc, ITC et alcantara noir avec pack int GTS argent rhodium, PDK, BOSE, LED PDLs +, gar. Porsche Approved 12 mois Px: 127 900€, contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS325187 997 GT3 415cv, 59 800 km, ITC et alcantara noir, PCM, chrono, bi-xénon, sièges chauffants, sièges sport adaptatifs, garantie Porsche Approved 12 mois Px: 95 900€, contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS325188 991 C4S ph 1 X51 430cv 04/2013, 19 900 km, ITC naturel expresso, PDK, SC ventilés, PDCC, pack carbone, bouclier av sport design, gar Porsche Approved 12 mois Px: 114 900€, contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS325189 918 Boxster 2.7L 265cv 03/2014, 24 700 km, 1ère main, PDK, PDLs, PCM, Tél, SC, assist. pkg ar, Jtes Boxster S, VMF, Garantie Porsche Approved 12 mois Px: 55 900€ contact@porsche-brest.fr Tél.: 02 98 45 43 06



FS325190 Macan S diesel 06/2017, 7 000 km, noir intense métal, base, susp pneumatiques, PCM, camera de recul, échap sport, TOE pano, gar Porsche Approved 12 mois, Px: 86 900€ contact@porsche-brest.fr Tél.: 02 98 45 43 06



FS326268 991 Carrera 4S 01/2014, 55 900 km, noir basalte métal, Int noir, PDK, PCM, PDCC, échap sport, TOE, park assist, garantie Porsche Approved 12 mois Px: 97 900€ contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS326269 991 Carrera Black Edition 03/2016, 21 900 km, noir intense métal, ITC noir, PDK, PDLs+, jtes Turbo 20", pack Sport Chrono, échap sport, gar Porsche Approved 12 mois Px: 96 900€ contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS326270 997 Turbo S 530cv 03/2011, 72 900 km, noir basalt métal, ITC noir, PDK, jtes RS Spyder 19", SC, park assist, PCM, Tél, garantie Porsche Approved 12 mois Px: 109 900€, contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



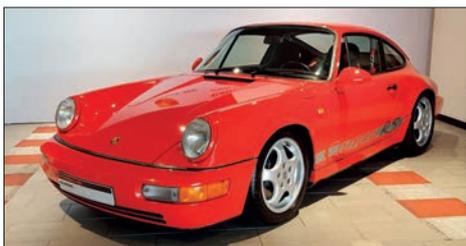
FS325194 991 Carrera 4S Cab 05/2013, 41 900 km, rouge indien, ITC noir, PDK, échap sport, jtes Carrera S, sges sport adap +, PDLs, BOSE, garantie Porsche Approved 12 mois Px: 109 900€, contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS326271 996 Turbo 11/2000, 97 900 km, noir métal, ITC noir, PCM, phares litronic, 4 propriétaires, origine FR, régulateur, TOE, BVM6, clim auto garantie 12 mois Px: 62 900€, contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS325196 718 Boxster S 11/2017, 6 000 km, ITC noir, jtes 20" Turbo, PDK, échap sport, Pack chrono, PCM, PASM, PDLs, Volant sport, garantie Porsche Approved 12 mois Px: 97 900€, contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS326272 964 Carrera RS 3.6 08/1992, 76 000 km, rouge indien, historique, carnet, dossier photos complet sur demande Px: 214 900€, contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS326273 987 Cayman R 12/2011, 29 204 km, vert péridot, cuir et alcant noir, PDK, PCM, pack chrono, échap sport, park assist, bi-xénon, clim auto, régl, gar PA 12 mois Px: 84 900€, contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS325274 911 Turbo 3.3L 07/1989, 118 900 km, rare, bel historique, expertise sur demande, dossier photos sur demande, gar Porsche Approved 12 mois Px: 144 900€ contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS326275 993 Carrera S Tiptronic 12/1997, 51 500 km, noir, ITC noir, phares Litronic, chargeur CD, clim, châssis rabaisé, dossier photos sur demande Px: 94 900€ contact@porsche-orient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS326276 718 Boxster GTS, rouge carmin, int cuir et alcantara noir surpiqué rouge, PDK, PCM, park assist, clim bi-zone, régl, sges chauffants, neuf Px: 98 012€ contact@porsche-brest.fr Tél.: 02 98 45 43 06



FS325202 993 Carrera 4S 06/1997, 132 990 km, Gris polaire, ITC Bleu nuit, BVM6, châssis rabaisé, climatisation, pack audio, vitres électriques, TOE, Alarme Px: 91 900€ contact@porsche-brest.fr Tél.: 02 98 45 43 06



Pour acheter un véhicule d'occasion, le chemin le plus court n'est pas toujours le meilleur.
Faites donc un détour par votre Centre (Service) 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
03.26.88.00.00
- 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
04.72.72.08.88
- 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 16***
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



FS326001 997 Targa 4s 385ch 05/2010, 68 000 km, blanc crème, int full options cuir Exclusiv cocoa, sièges sport adaptatifs électriques, Bose, Chrono, PCM, Bi xénon, entretien CP Nantes, parfait état, Px: 75 000€ Tél.: 06 13 45 03 71 Dépt 44



FS326002 993 Carrera 4S 1997, 115 000 km, bleu marine métall, entretien Porsche, 4 Bilstein, pneu, disque, plaquettes neufs, révision faite rien à prévoir, fact.dispo, proprio 10 ans, carnet à jour, Px: 89 500€ Tél.: 06 83 77 65 24 Dépt 12



FS326004 997 C4S Cab 09/2007, 74 000 km, carnet Porsche, ITC noir, gris météor, sièges sport, réglu vitesse, PASM, TBE Px: 52 000€ Tél.: 06 14 17 07 33 Dépt 13



FS326005 993 Bi Turbo 1995, 53 500 km, parfait état, cuir noir, TO, téléphone, ex personnalité mondiale connue du Foot Px: argus Flat 6, Tél.: 06 88 88 89 93 Dépt 37



FS326174 Porsche 356 BT5 Speedster 1956, noir, cuir rouge, entièrement restauré
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS326175 Porsche AT1 GT 1957, rouge, cuir beige, entièrement restauré
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS326176 Porsche 356 BT5 Roadster 1960, noir, cuir beige, entièrement restauré
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS326177 Porsche 356 BT5 Roadster 1961, slate grey, cuir gris, entièrement restauré
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS326178 Porsche 356 BT6 Roadster 1962, bleu, cuir gris, entièrement restauré
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS326179 Porsche 356 BT6 Roadster 1962, slate grey, cuir rouge, double grilles, entièrement restauré à neuf
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS326180 Porsche 356 SC Cabriolet 1964, gris graphite, cuir beige, entièrement restauré à neuf
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



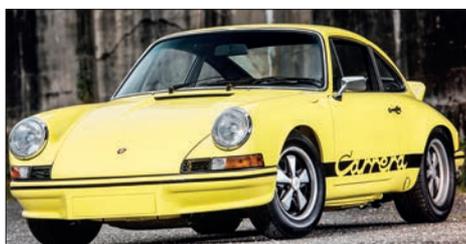
FS326181 Porsche 911 2.0 1965, ivoire, cuir rouge, entièrement restauré à neuf
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS326182 Porsche 911 2.0S 1966, argent, cuir rouge, entièrement restauré
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS326183 Porsche 911 2.7 RS Touring 1973, blanche, entièrement authentique
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS326184 Porsche 911 2.7 RS Lightweight 1973, jaune, entièrement authentique
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47

PETITES ANNONCES



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

27 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 VÉHICULES EN ÉTAT RARE D'ORIGINE OU RESTAURÉS.

356 SPEEDSTER GT | 1956 - Gris graphite cuir havane - Très RARE Hard-top et toutes les options GT d'époque

356 CARRERA A | 1957 - Aquamarine métal cuir gris - Entièrement restaurée

356 CONVERTIBLE D | 1959 - Entièrement restaurée

356 ROADSTER SUPER 90 | 1961 - Slate grey cuir tan - Concours

356 ROADSTER BT5 | 1960 - Slate grey cuir gris - Nombreuses options - Concours

356 ROADSTER BT6 | 1962 - Double grille - Une des 356 les plus rare - Seulement fabriquée pendant 6 mois - Concours

356 BT6 CABRIOLET | 1962 - Bleu cuir gris - 1ère main - Concours

356 A | 1957 - Gris graphite cuir rouge - Rare toit ouvrant - Entièrement restaurée

356 CONTINENTAL COUPÉ | 1955 - Gris graphite - Nombreuses options rares

356 CABRIOLET B | 1961 - Slate Grey cuir havane - Concours

356 CABRIOLET SC | 1964 - Gris graphite métal cuir havane - Concours

ULTRA RARE 911 2.7RS Lightweight | 1973 - Jaune - Première main avec carte grise d'origine

RARE 911 3.0 CARRERA | 1977 - Chocolat métal cuir beige - Superbe état d'origine

911 2.0 S COUPE | 1966 - Gris argent cuir rouge - Une des toutes premières - Concours

911 2.0 COUPE | 1965 - Ivoire cuir rouge - Origine française - État concours

911 2.4 S TARGA | 1973 - Bleu GULF - Jamais restaurée en carrosserie - Entièrement d'origine

911 2.2 S TARGA | 1970 - Orange intérieur pépita - Concours

911 2.2 T TARGA | 1971 - Orange intérieur pépita - Restaurée

911 3.2 CABRIOLET | 1989 - Blanc cuir noir - 68500 km

964 3.3 TURBO | Gris cuir noir - 89000 km

964 3.6 TURBO | 1993 - Bleu marine cuir bleu - Seulement 65000 km

964 RS | Bleu maritime - État collection - 58000 km

964 CABRIOLET | 1992 - Gris cuir noir - 1ère main - 91000 km

964 COUPE | 1993 - Noir cuir gris - Nombreuses options - 89000 km

964 TARGA | 1992 - Rouge cuir noir - 92000 km

TRES RARE 993 GT2 | Bleu marine - 1996 - État collection - 37000 km

993 CABRIOLET C4 | Noir cuir noir - 89000 km

993 CABRIOLET | Gris cuir bleu marine - 86000 km

993 TURBO | 1998 - Noir cuir noir - 450 CV d'usine - État très rare - 54000 km

993 TARGA | 1996 - Bleu marine cuir gris - 79000 km

993 4S | Gris cuir marine - 83000 km

Plusieurs autres 911 | de 1985 à 1998 - Disponible en état collection

TOUTES NOS PORSCHE SONT GARANTIES UN AN DANS TOUTE L'EUROPE



SPÉCIALISTE
PORSCHE & FERRARI

AG Collection

Un lieu confidentiel entièrement dédié à la passion...

Sur Rendez-vous
835 route des Futaies
PAE de la Filière
74370 Villaz

Alban GIRARD
06 80 63 27 45
04 50 02 46 43

contact@ag-collection.fr

www.ag-collection.fr



FS35347 997 4S BV6 2006, 7 640 km d'origine, 1ère main, full cuir beige, TOE, levier débattement court, radar de recul, PCM, carnet à jour, sort de révision, état nf Px sur dde AG Collection Tél : 04 50 02 46 43 Dépt 74



FS325348 911 Carrera 3.2 G50 1987, 98 000 km d'origine, 1ère main, matching numbers, carnet à jour, sort de révision, état concours
Px: 90 000€ AG Collection Tél : 04 50 02 46 43 Dépt 74



FS325349 964 C2 Cab BV5 1990, 87 400 km d'origine, 2ème main, cuir noir, capote électrique, clim, entièrement révisée, carnet à jour, splendide, matching numbers
Px: 75 000€ AG Collection Tél : 04 50 02 46 43 Dépt 74



FS325350 993 Cab BV6, 121 000 km d'origine, cuir noir, capote électrique, entièrement révisée, carnet à jour, superbe Px sur dde
AG Collection Tél : 04 50 02 46 43 Dépt 74



FS326306 996 4S BV6 2002, 48 000 km d'origine, bleu lapis lazuli, full cuir beige, TOE, carnet à jour, peinture d'origine, pneus neufs, splendide Px: 50 000€
AG Collection Tél : 04 50 02 46 43 Dépt 74



FS326307 993 Targa BV6 1997, 78 000 km d'origine, Porsche Exclusive, rouge orient, cuir souple bleu nuit, carnet à jour, superbe Px sur dde
AG Collection Tél : 04 50 02 46 43 Dépt 74



AG326801 997 4S X51 381cv 10/2006, 76 000 km, aéro-kit usine, sort dépt exclu. + de 40 codes options, ent porsche exclu, gros ent à 68 000, pns nfs, disques et plaquettes à 60 000, excellent état, Px: 62 500€ Tél: 06 80 16 30 01 Dépt 45



AG326802 997 C4S Cab 385ch 03/2009, 23 000 km, PDK, xenon, réglul de vitesse, clim auto, SC, PSM, PCM, PASM, etc, garantie Porsche fin 06/2020, Px: 83 000€
Tél: 06 82 10 81 01 Dépt 06



AG326803 997 Turbo 3.6 09/2007, 54 000 km, 2 propriétaires, entretien suivi en concession Porsche, aucun frais à prévoir, xenon, clim auto, PCM, PASM, etc Px: 76 900€
Tél: 07 63 20 92 24 Dépt 77



FS326187 Porsche 911 2.4S 11/1972, origine Sonauto, état concours,
Garage Concept Store Tél: 06 07 73 31 70 Dépt 31



FS326186 Porsche 356 BT5 90S 12/1961, origine Sonauto,
Garage Concept Store Tél: 06 07 73 31 70 Dépt 31



FS326185 Porsche 911 Carrera 3.2 Cab 11/1984, Coloris rare, état concours
Garage Concept Store Tél: 06 07 73 31 70 Dépt 31



Dimitri TOILLON

25150 PONT DE ROIDE
Orias : N°07020719

**VOTRE PARTENAIRE ASSUREUR DANS LE GRAND EST
PARTAGEONS ENSEMBLE NOTRE PASSION**

- TARIFS PREFERENTIELS SUR MESURE JUSQU'À -65%
- USAGE AVEC OU SANS KILOMETRAGE LIMITE / CIRCUIT INCLUS sans démarche supplémentaire hors compétition et/ou épreuves chronométrées
- AVEC OU SANS FRANCHISE hors catastrophes naturelles



Contactez-nous 03.81.92.41.93 / mail : toillon.pontderoide@allianz.fr

À 500 MÈTRES DU
CHÂTEAU DE VERSAILLES

La Porsche par passion depuis 1984



International Automobiles
33/36/40 Avenue de Saint Cloud
78000 Versailles
Pascal HERICHER
01.39.07.24.00 / 06.08.75.40.71

1200 m² d'exposition / 400 m² d'atelier



www.international-automobiles.com

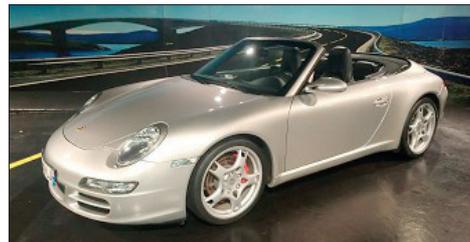
@InternationalAutomobile78
international_automobiles



FS326200 991 Carrera S PDK 12/2011, 45 000 km, gris moyen métal, cuir beige, options Px: 89 000€
International Automobiles Tél : 01 39 07 24 00 Dépt 78



FS326201 997 Carrera 4S BVM 02/2007, 54 000 km, gris moyen/cocoa, options Px: 59 900€
International Automobiles Tél : 01 39 07 24 00 Dépt 78



FS326202 997 Carrera S Cab BVM 04/2005, 70 000 km gris métal/cuir noir, options Px: 54 900€
International Automobiles Tél : 01 39 07 24 00 Dépt 78



FS326203 997 Turbo Cab PDK 02/2010, 44 000 km, blanc, cuir gris, capote grise, options Px: 99 000€
International Automobiles Tél : 01 39 07 24 00 Dépt 78



FS326204 993 Turbo 04/1998, 84 000 km, gris métal, cuir noir, options PSD
International Automobiles Tél : 01 39 07 24 00 Dépt 78



FS326205 911 2.4S Targa 1973, 38 000 km, ivoire clair (1110 ref: 131), simili cuir noir, PSD
International Automobiles Tél : 01 39 07 24 00 Dépt 78

PAGID RACING



Traditionnels

RS 29
RS 19
RS 14
RS 4-2
RS 4-4
RSL 1
RSL 2



Sprint et Rallye

RST 1
RST 2
RST 3
RST 4



Pour disques en carbone céramique

RSC 1
RSC 2
RSC 3



Historique - VHC

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



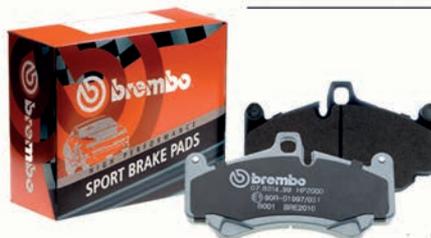
Disques Turismo 996 et 997 S, 4S, et Turbo



Disques VHC



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 !

www.atomix-r.fr - Freinage compétition et hautes performances
01.43.80.16.03 - Distribution en France - info@atomix-r.fr

ATOMIX-R



Achat-Vente / Dépôt-Vente
Porsche d'occasion révisées et garanties
Atelier Spécialisé mécanique et entretien



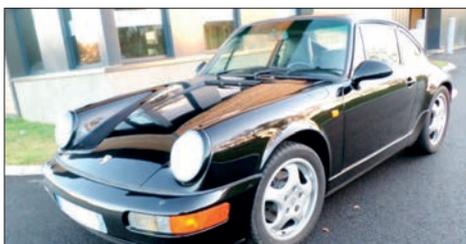
FS320272 993 Carrera 4 08/1995, 127 000 km, sièges chauffant, JA 17", carnet entretien révisé et garantie, Px: 54 800€, Flatsix Le Mans Tél.: 02 43 52 88 28



FS325010 997 GT3 RS 3.8 2011, 45 600 km, origine france, carnet et révisions à jour, options très rare dans cette configuration, Px: faire offre Tél: 06 62 12 59 96 Dépt 73



FS325011 991 C4 GTS 05/2015, 18 000 km PDK, état neuf, origine France, Porsche approved 6/5/2019, pack GTS + confort + luminosité, PDLs LED, TO, PASM, PSM, PCM, caméra de recul, Px: 133 200 € Tél: 04 65 33 20 32 Dépt 13



FS325007 964 Carrera 2 tiptronic de 1991, 111 000 km, excellent état, matching number, ligne inox, toit ouvrant, cuir, radio CD Px: 48 500 € Tél: 06 07 68 16 69 Dépt 75



FS324004 964 C4 01/1991, 221 000 km, parfait état, toit ouvrant, cuir, clim, échap sport, très bien et très régulièrement entretenue, carnet et factures, rien à prévoir, Px: 48 500€ Tél.: 06 98 93 78 75 Dépt 06



FS325012 991 S 400 PDK 10/2011, 48 800 km, noir Basalte métal, excel état, 40 716€ d'opt: PDCC, ITC Expresso, SCventilés, PCM, Burmester, échap sport, pack sport chrono plus, PDLs. Px: 105 000 € Tél: 07 69 96 10 14 Dépt 13



FS326003 993 272ch C2 Cab 04/1994, 72 000 km, Tiptronic S, syst différentiel auto à glissement limité, autoradio Blaupunkt Bremen RCM 42, pack cuir, régul vitesse, clim auto, coupe vent, Px: 58 000€ Tél: +32 495 79 70 63 Belgique



AG326809 997 Turbo Cab 500 PDK 03/2010, 20 400 km, pack carbone, bose, full cuir, pack chrono, sport plus ...etc, intérieur et capote bleu nuit, état irréprochable, Px: 118 500€ Tél: 06 19 37 03 02 Dépt 33



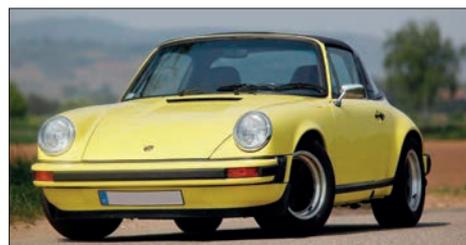
AG326810 996 GT3 club sport 381ch 07/2004, 58 888 km, arceau, baquets, CDR23, amortisseurs Ohlins réglables, plaquettes Pagid, entretien suivi, Très bon état, Px: 84 000€ Tél: 06 06 72 19 31 Dépt 44



FS324282 993 RS club sport usine 1995, avec immatriculation française, Px sur demande, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS324136 912 Coupé 1969, Px: 39 000€, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS324277 911 Carrera 2.7 Targa 1975, Px sur demande, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

PETITES ANNONCES



VINTAGE MOTOR SPORT

13 rue de la Régale - 77181 COURTRY
01 60 20 23 74
 contact@vintage-motor-sport.com

- ENTRETIEN
- RÉPARATION
- RESTAURATION
- PRÉPARATION CLUB & COMPÉTITION
- DÉPÔT / VENTE DE VOTRE PORSCHE
- CONCIERGERIE



VOUS SOUHAITEZ ACQUÉRIR OU VENDRE UN VÉHICULE DE PRESTIGE ?

Nous vous proposons une **Sélection de modèles** sur place / ou à la demande.

718 CAYMAN S PDK 2.5



350 ch - 01/2017 - 14 866 km

Peinture métallisée "Orange Fusion" - Jantes 911 turbo 4 20" - Phares à LED - Radars AV/AR Pack sport - Échappement Sport - Servotronic...

911 CARRERA S PDK 3.8 (cabriolet)



400 ch - 01/2013 - 30 261 km

Jantes Carrera Classic 20" - Radars AV/AR Régulateur de vitesse adaptatif - Sièges sport adaptatifs - Pack sono "bose" - GPS ...

911 GT3 3.6 (coupé)



415 ch - 07/2007 - 45 064 km

Pack chrono plus - Pack Club Sport - Phares bi-Xenon - PCM avec GPS et pack Europe - volant GT3 Alcantara - Clim. électronique - Ciel de toit...

997 CARRERA 4S 3.8 (coupé)



355 ch - 02/2006 - 46 041 km

Peinture métallisée - Radar arrière - Module téléphone - GPS avec carte Europe - Jantes alliage Carrera S 19" Noir - PSM ...

981 CAYMAN BLACK EDITION PDK 2.7



275 ch - 02/2016 - 29 932 km

Peinture métallisée - PASM - PSE - Jantes Techno 20" - Boîte PDK - Régulateur de vitesse Sièges chauffants ...

997 CARRERA 4 3.6 (cabriolet)



345 ch - 03/2009 - 65 078 km

Peinture métallisée - jantes 19" Carrera Sport Boîte PDK - Intérieur tout cuir - GPS - Téléphone Radar AR - Bi-Xenon directionnels ...

991 TARGA 4S PDK 3.0 (coupé)



420 ch - 02/2016 - 10 026 km

Peinture métallisée "noir intense" - PDLS Radars AV/AR avec caméra de recul - Boîte PDK Jantes carrera S 20" - PASM ...

911 Carrera S PDK 3.8 (coupé)



400 ch - 04/2012 - 39 527 km

Intérieur tout cuir - PCM - PTV Plus - Boîte PDK Siège AV chauffant - Jantes Carrera classic 20" Régulation de vitesse auto. - PASM ...

996 TARGA CARRERA 3.6



320 ch - 02/2003 - 137 198 km

Peinture métallisée "Bleu Nuit" - Jantes alu 18" Carrera - Pack audio Bose - Sièges avants chauffants - GPS - Intérieur tout cuir ...

FINANCEMENT PERSONNALISÉ - LOA - CRÉDIT CLASSIQUE - EXTENSION DE GARANTIE



997 CARRERA S CAB 11/2006

106 000 km, gris kerguelen, tt cuir cocoa, clim, sges élect à mémoire, PSM, PCM, carnet, factures, garantie FS325164

Px : 51 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



997 CARRERA S CAB 06/2005

67 000 km, gris arctic, tout cuir bleu nuit, sges sport, clim, régulateur de vitesse, PSM, PASM, carnet, factures, garantie FS326132

Px : 56 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



CARRERA 3.2 G50 1987

183 000 km, bleu métal, cuir bleu, Toit Ouvrant, factures, garantie FS325166

Px : 51 000 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



996 CARRERA CAB 05/1998

152 000 km, noir métal, tt cuir gris, clim, jtes 18" Turbo, origine france, carnet, factures, garantie FS326134

Px : 29 000 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



996 CARRERA CAB 01/2005

91 200 km, noir métal, tt cuir noir, clim, sges chauf, échap sport, carnet, factures, garantie FS326135

Px : 39 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



964 CARRERA 4 05/1993

207 470 km, noir métal, tt cuir gris, climatisation, TO, sges électriques, carnet, factures, garantie FS326136

Px : 52 000 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



911 SC 04/1983

172 000 km, gris métal, intérieur bleu, carnet, factures, garantie FS325170

Px : 52 000 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



996 TURBO 12/2001

139 000 km, gris arctic, tt cuir noir, TO, sges sport, PSM, PCM, parking assist, origine France, carnet, factures, garantie FS325171

Px : 54 900 €, 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



PETITES ANNONCES



997 TURBO S PDK 04/2011

45 000 km, bleu nuit, tout cuir noir, TO, pack sport chrono, sges sport adapt, PCM, PSM, origine France, carnet, factures, garantie FS325172

Px : 112 000 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



996 GT3 01/2001

95 478 km, gris artic, cuir noir, sges baquets, carnet, factures, garantie FS326140

Px : 66 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



991 CARRERA S 09/2012

51 000 km, gris quartz, tt cuir nespreso, pack sport chrono, échappement sport, sges élect à mémoire, volant sport FS325174

Px : 92 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



997 CARRERA S 2004

99 200 km, noir basalt, tt cuir noir, clim, sges sport, pack sport chrono, régul de vitesse, PSM, PASM, origine France, carnet, factures, garantie FS325175

Px : 51 000 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



DAMY
CARROSSERIE
vintage

Nous accompagnons nos clients dans leurs projets de carrosserie et de restauration de véhicules anciens depuis 2008.

Restauration et Réparation de Véhicules • Réparation de Jantes • Fauteuils Personnalisés • Agrémentation Porsche Aluminium
www.damycarrosserie.com • 02 43 84 37 01 • Rue Louis Bréguet, ZI Sud, 72100 Le Mans



FS326195 Boxster Spyder PDK 2012, 29.000 km, noir verni, tt cuir noir, sges baquets, réglul. vit, Bi-xénon, pack chrono, échap. Sport, jtes 19" Px: 78 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS326189 997 Turbo Tiptronic 2007, 37 000 km, Jaune vitesse, tt cuir cocoa, TOE, navi, réglul. vit., pack carbone, échap Akrapovic, kit FVD 555ch Px: 79 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS326190 991 C2S Cab PDK 2016, 12 000 km, argent GT, tt cuir expresso, sges chauff ventilés, LED avec PDLs +; DAB+, buse, pack chrono, échap sport, Px: 126 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS326191 991 C2 PDK 2015, 95 000 km, noir basalte, cuir noir, sges sport, TOE, PASM, pack chrono, échap sport, jtes 20", Px: 70 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS326192 996 40e Anniversaire 2004, 65 000 km, argent GT, tt cuir naturel gris, TOE, PCM + tél, xenon, kit moteur X51, jantes 18" Px: 53 500€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS326193 997 Targa 4 PDK 2012, 68 000 km, noir basalte, cuir noir, sièges chauff, PSM, module navi, bluetooth, réglul. vit, BOSE, Pack chrono, jtes 19" Px: 68 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS326194 Boxster S 3.4 PDK 2011, 71.000 km, noir verni, tt cuir noir, sièges sport, PASM, GPS, réglul. vit, Bi-Xénon, échapp. Sport, Jantes 19" Px: 41 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS326197 911 3.2 Cab G50 1987, 112 000 km, jaune citron, cuir noir, climatisation, radio K7, capote élect, jantes 16" Px: 68 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS326196 Macan SD 2014, 59 000 km, noir métal, tt cuir beige, sièges chauff., navi, bluetooth, réglul. vit., PDC, PDLs, jantes 18" Px: 53 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS326188 Macan SD 2014, 62.000 km, noir métal, sièges sport cuir noir, TO pano, PCM, bluetooth, BOSE, réglul. vit., PASM, PDLs, Jantes 20" Px: 55 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS326198 964 C2 Cab TLU 1993, 118 000 km, noir, cuir noir, clim, radio CD, pack hifi, réglul vitesse, pot inox, jtes 17", Px: 97 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS326199 993 C2S 1997, 39 000 km, blanc Biarritz, cuir noir, clim, TOE, radio CD, xenon, pot inox, pack MotorSound, jtes 18", Px: 125 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75

PETITES ANNONCES

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...



Nos 911 Classic sont systématiquement contrôlées et révisées par Porsche Classic Partner Lorient et possèdent leur certificat d'origine délivré par Porsche France.



Avec les Bordeaux, qu'importe le flacon pourvu qu'on ait l'ivresse !

911 SC 3.0 Targa 1982



3E main - carnet - rouge vin métallique
intérieur grège
47 000€

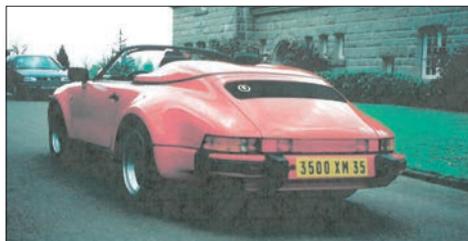
911 SC 3.0 Targa 1983



2E main - carnet - peinture récente rouge rubis - moteur refait
sellerie restaurée - nombreuses factures
50 000€

classic-autostore.fr

07.63.75.23.25



FS325004 911 Speedster 1989, 80 700 km, Turbolook rouge, int noir, 2^e proprio depuis 07/1995, parfait état, 1^{er} speedster importé en France, faire offre cohérente, Tél : 06 09 70 70 06 Dépt 35



FS325005 993 C2 285ch 05/1996, 110 000 km, TO, clim auto, radio CD, charg 6 CD origine US parfait état, expertisée en 2016 curieux ou envie de faire un tour s abstenir, Px: 54 000 € Tél: 0624398267 Dépt 95



FS325006 911 S 2L7 1975, 174 000 km, Ideal rallies historiques, rallies national et régional en VHRS et autres, CT lors de la vente en présence de l'acquéreur. Px: 37 500 € Tél : 06 01 98 31 03 Dépt 06



AG326805 997 Carrera S 2007, 59 800 km, 355ch, grise ardoise, intérieur cuir Stone, révision 11/2017 (1 700 €), plaquettes neuves et pneus 1 000 km, Px: 53 500€ é! : 06 16 41 42 79 Dépt 91



AG326806 928 GTS V8 350cv 1992, 296 000 km, BA, carnet d'origine et fact entretien à l'appui, Matching number et color, grosse rév 2016 + transaxle et moteur (2009), TBEG Px: 39 900€ Tél: 06 15 66 28 98 Dépt 35



AG326807 997 Biturbo 03/2008, 97 000km, noire métal, intérieur tout cuir noir, Toit alcantara, full options, entretien Porsche grosse révision effectuée, CT OK, Px: 63 000€ Tél: 06 09 45 41 68 Dépt 89

ASSUREZ-VOUS CHEZ UN VRAI PASSIONNÉ

Nicolas DAVOUST
Agent général 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: davoust.niort@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.





45-AUTOSPORT
Sport, Prestige et Collection

www.45-autosport.com

Spécialiste Porsche - Vente & Atelier

648, rue d'Ardon - 45370 Jouy le Potier - 02.38.84.21.21

Nouvelle adresse !

Remplacement d'IMS

Évitez le pire ! Remplacez votre roulement IMS avant la casse moteur !

A partir de 1600 € - Forfaits en ligne sur www.45-autosport.com



FS326296 996 3.4 Carrera 4 300ch 2001, 148 900 km, Tiptronic boîte auto, cuir, clim, GPS, Bluetooth, JA 18", PSM, Volant Sport, IMS OK, carnet + factures Px: 27 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS326297 996 3.6 C4S 320ch 2003, 58 980 km, échapp PSE dé-connectable, cuir, clim, GPS, JA 18", PASM, volant sport + changement de vitesse, IMS OK, carnet Px: 44 490€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS325324 Cayenne S 4.5 340ch 2004, 116 790 km, full cuir élect et chauff, GPS, xénon, suspension à air, toit ouvrant, carnet ,révisé Px: 15 490€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS326299 Boxster 2.7 220ch 2002, 500 km, cuir/alcantara, clim auto, GPS, hardtop, volant Sport, IMS + embrayage + moteur neuf, châssis 97 Mkm, carnet Px: 18 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS326300 996 3.4 Carrera 4 300ch 1999, 40 000 km, cuir, clim, GPS, JA 18", PASM, volant Sport, IMS + embrayage OK, moteur refait, châssis 149 Mkm, carnet Px: 27 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS326301 Boxster S 3.4L PDK 315ch 2013, 54 200 km, cuir, sièges élect, volant sport, clim auto, xénon, GPS, bluetooth, JA 19", Leds, PASM susp, radar ar, carnet, révisé, Px: 52 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS326221 912 Coupé 1969, Px: 45 000€, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS326222 964 RS 1992, Px: 185 000€, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS326223 964 Targa, Px: 60 000€, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS326224 997 cup 2006, 12 000 km, moteur + BV révisés, Px: 69 000€, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS324283 993 Targa 1996, noir métal Px: 69 000€, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS324278 911 S 2.2 targa 1970, restauration totale Px: 200 000€, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732

JET SET CARS

Charles Rupp

Une expérience reconnue de la Porsche 911 d'exception depuis 1987



30 années d'expérience
RS - RSR - Collection - VHC

68150 Ribeauvillé
Tel: 03.89.732.732
Port: 06.07.67.17.68
jetsetcars@wanadoo.fr

Véhicules et pièces visibles sur www.jetsetcars.fr

Distributeur
MOTUL **RECARO** **ALFANO** **OZ**



WACK AUTOMOBILES

ENVIE DE FAIRE **LONGUE ROUTE** AVEC ELLE ?

FIABILISATION ROULEMENT IMS

**Boxster 986 et Boxster 987 phase 1 BVM
911 996 et 911 997 phase 1 BVM**

1590 euros



3, route de Strasbourg
Haguenau | 03 88 93 85 14
www.wack-automobiles.com



PETITES ANNONCES



FS325329 993 Carrera 272cv 1995, 168 964 km vert OAK métal, Radio CDR22, BM 6 vitesses, volant sport, jantes 18", EG AR, entretien scrupuleux, carnet + factures. Px: 54 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14



FS326283 996 GT3 ph 2 38cv 2004, 57.796 km, CLUB SPORT, 2e main, boîte 6, ceintures rouges, Bi-xénons, CDR 23, jtes 18", pas de surrégimes plage 2, carnet complet à jour Px: 87 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14



FS326284 997 Carrera S PDK ph 2, 385cv 2009, 72.550 km, cuir rouge, chrono, full cuir, bluetooth, assist pkg, PCM navigation, PASM, PSM, PDLS, jtes 19", carnet à jour Px: 59 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14



AG324003 996 X50 MOTORSPORT 3.8 01/2003, 26 000 km, gros Turbo, Boite GT3RS, 582cv, exceptionnelle en tout point, coût de la prépa: 80 000 €. 3 modes: parking - normal (432cv) et Race (582cv), Px: 89 000 € Tél.: 06 85 91 71 02 Dépt 95



AG325007 997 S 07/2007, 79 200 km, entretien Porsche, 16 000 € d'option, Px: 48 000 € Tél: 07 71 83 20 24 Dépt 83



AG325016 996 Targa 11/2001, 39000km, 235KW, 130 000 km, cuir noir, fact/entretien à jour, occasion 4, moteur (changement à 103 000km) + Neiman + batterie neufs, Px: 36 900 € Tél: 06 32 68 86 07 Dépt 75



La Clinique Centrale de l'Allumeur

Le seul spécialiste de la révision complète et du remplacement de courroie du double allumeur Porsche.

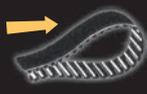
Possesseurs de 964 et de 993, attention !!!! Votre moteur est peut-être en danger

Préférez-vous changer ceci → (coût + de 10000€)



OU

Plus simplement cela ??? → (475€ seulement)



Pour tout savoir - Informations, renseignements et conseils sur : www.clinique-allumeur.com ou appelez le 06.14.18.68.75



CAYMAN 981 2.7 PDK 2014

16 500 km, navigation, sges sport, régl vit, Interface audio, alarme avec capteur d'inclinaison, jtes Carrera GT 19", Pack assist ar FS325266
Px : 54 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



997 CARRERA 4S 2007

77 600 km, sges sport élect, navig, pack audio Bose, volant Sport, capteur de pluie, rétro électrochrome, pack assist ar, carnet suivi, FS325267
Px : 53 800 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



997 CARRERA S 355CH 2005

58 000 km, SC Sport avec coque, régl vitesse, navig Europe, VMF, pack assist arr, xénon, jtes Carrera S 19", carnet suivi, FS324211
Px : 49 800 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



997 CARRERA S 325CV PDK 2010

83 700 km, SC ventilés, régl vit, pack Chrono Sport Plus, TOE, capteur de pluie, rétro électrochrome, xenon +, carnet suivi FS325268
Px : 64 500 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



996 C4 CAB TIPTRO 3.6 2002

109 400 km, sellerie cuir, clim auto, PB teinté dégradé, ste vent, hard top, pack assist ar, son harman, ... carnet suivi FS323212
Px : 36 800 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



BOXSTER 3.4 S PDK 2009

73 000 km, navig, tél, feux bixenon, pack assist ar, int tt cuir, clim auto, jtes 19", interface audio, carnet, suivi FS323214
Px : 41 800 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



997 TURBO 2007

71.000km, GPS, téléphone, syst hifi bose, kit levier court, rétro électrochrome, RDK, ... carnet suivi, FS322174
Px : 78 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



997 CARRERA CAB 2007

91 500 km, int tt cuir, navig, Tél, régl vit, ste-vent, jtes Carrera classique 19", échap sport déconnect, xenon, carnet suivi gar 6 mois FS326285
Px : 48 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

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.



Rue GAY LUSSAC
ZA Belle Aire Sud - AYTRÉ
LA ROCHELLE
contact@arsport.fr
05 46 411 911
www.arsport.fr



997 CARRERA 4 2006

ITC beige, SC Sport, syst Hi-Fi Bose, navig, TOE, échap Sport déconnectable, jtes Carrera Sport 19", Feux xénon, carnet suivi, garantie 6 mois, FS326286
Px : 49 500 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



CAYMAN 3.4S 2006

65 000 km, bleu, pack chrono Sport, volant sport, sges Alcantara, pack assist arr, EG Ar, xénon, carnet suivi, garantie 6 mois FS326287
Px : 33 800 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



CAYMAN 3.4 S PH2 320CV 2009

46 000km, ITC noir, pack chrono sport Plus, PASM, feux de virage dynam Xénon Plus, pack assist ar, jtes RS Spyder Design 20", gar 6 mois, FS326288
Px : 40 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



PANAMERA DIESEL 2012

126 000 km , SC, capteur de pluie, navig, volant multifonction, pack assist av/ar, TOE, Start & Stop, régl vitesse, jtes Tbo 19", gar 6 mois, FS326289
Px : 47 500 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

HPRS Motorsport

ERIC PINEL
SPECIALISTE PORSCHE INDEPENDANT

www.hprs.fr

17 Bd Vallombrosa - 06400 Cannes - Tél: 04.93.389.911 - Fax: 04.93.396.702 - mail: hprs@hprs.fr



Entretien
Assistance course
Préparation Piste et Rallye
Géométrie / Liaison au sol
Pneumatiques
Climatisation
Pièces détachées
neuves et occasions
Certification Hybride



FS326107 997 Turbo ph2 2010, 40 000 km, française, pression control, régul vitesse, bte PDK, 2e main, comme neuve, carnet + factures, Px: 95 000€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS326108 997 4S Cab 2009, 92 000 km, boîte PDK, volant à palettes, sges coques full élect chauff, garantie Porsche Approved 01/2018 Px: 73 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS326109 Boxster 981 2013, 45 000 km, française, BV méca 6 vitesses, bose, park assist, échap sport, jtes 20", carnet + factures Px: 47 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS326110 Panamera 4S 2011, 85 000 km, PDK, sges chauff élect, xenon, park assist av/ar + caméra, TOE, VMF, carnet + factures Px: 48 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS326111 911 3.2L Cab 1986, BV méca, full cuir, sges élect, moteur nf refait, échap nf, clim, opote élect, carnet, factures, Px: 67 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS326112 997 2S 2010, 43 000 km, bte PDK, 1ère main, sges sport, xenon, pack chrono sport, TOE, VMF, carnet, factures Px: 70 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06

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



FS326101 993 C2 12/1994, 132 000 km, bleu nuit nacré, int cuir bleu, sièges sport, sièges chauffants, TOE, 3e feu stop, pont autobloquant, carnet, révisée, garantie Px: 58 000€, RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08. 37 79 74



FS326102 993 C2 300cv 1996, 96 000 miles, noir verni, int cuir noir, 289cv, Bv6, TO, CDR21, jtes 18", 3e feu stop, origine USA, carnet, rév, garantie, Px: 60 000€, RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08. 37 79 74



FS326103 Boxster 09/2013, 37 800 km, int cuir gris, SC, Aide pkg av/ar, clim auto, volant sport à palettes, jtes alu 19", régul vitesse, carnet, révisée, garantie Px: 49 900€, RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08. 37 79 74



FS326104 996 Cab 09/1999, 76 000 km, Française, int full cuir gris, BV6, volant sport 3 br, cuir souple, PCM, ch CD, régul vit, phares litronic, jtes 18" GT3 révisé garantie, Px: 31 000€, RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08. 37 79 74



FS326105 997 4S ph2 2009, 48 500 km, int full cuir naturel, kit moteur X51, BV6, pack sport chrono plus, sges sport, échap sport, bose, PCM, carnet, rév, garantie Px: 79 500€, RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08. 37 79 74



FS326106 997 Carrera 4S 2006, 156 00 km, int full cuir savane, BV6, sges sport, PCM, pack sport chrono plus, PASM, régul de vitesse, VMF, carnet, révisée, garantie Px: 42 000€ RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08. 37 79 74

PARIS EST

Porte de St Mandé
8-12, Avenue Victor Hugo
94160 Saint-Mandé
Tél : 01.43.28.18.18



PARIS OUEST

Porte Maillot
28, Avenue Charles de Gaulle
92200 Neuilly-sur-Seine
Tél : 01.47.22.99.11

Un grand choix de Porsche de 1960 à nos jours / Achat immédiat toutes Porsche même gagées



● **CAYMAN GT4 BVM**

06/2016, 3 509 kms, Bleu Saphir métal, Int. simili cuir et alcantara noir, Pré équip. Bluetooth, Sièges baquets, Réservoir 64 litres, Pack Clubsport, Pare brise teinté, Tapis de sol...Px : 104 900 €



● **991 GT3 3.8 PDK**

03/2015, 22 374 kms, Blanc, Int. simili cuir et alcantara noir, PCM, Pré équip. Bluetooth, Pack audio plus, Sièges baquets chauffants, PDLs, Vitrage fumé, Pare brise teinté, Réservoir 90 litres, Filet de rangement, Tapis de sol...Px : 129 000 €



● **CAYMAN R PDK**

12/2012, 15 775 kms, Vert Périidot métal, Int. cuir noir, PCM, Pré équip. Bluetooth, Pack Chrono, Sièges sport chauffants avec coque couleur vert, Bose, Interface audio., PDLs, Radar recul, Tapis de sol...Px : 67 900 €

Arrivage permanent, nous consulter

Ouvert du lundi au vendredi de 10h à 19h - Samedi 10h à 13h



FS326225 991 C4S 04/2014, 25 854 km, ITC Expresso, PDK, PCM, Tél, sges sport chauffants & ventilés, écusson, pack chrono, échap. sport, volant multi. chauffant, Px: 99 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS326226 997 Carrera S 05/2011, 39 401 km, Int. cuir noir, PDK, PCM, Tél, sges série chauffants ventilés, pack chrono, volant SDesign en alcantara Radar de recul, kit X51, Px: 74 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS326227 991 C4S 420ch 12/2015, 10 970 km, ITC bi Bleu Graphite/Craie, PDK, PCM, Tél, pack Chrono, TOE en verre, Bose, volant GT, Servotronic, radar recul av/ar, tapis de sol Px: 124 000€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS326228 997 C4S 01/2008, 19 015 km, gris météor métal, int. cuir beige sable, Tiptronic S, PCM, pack chrono Plus, radar de recul, volant sport, tempostat, Tapis de sol, etc Px: 58 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS326229 991 C4S 01/2013, 8 503 km, ITC Gris, PDK, PCM, Tél, pack Chrono, TOE, Bose, volant multi. chauffant, P. Entry&Drive, servotronic, Rétrors. rabatt. élect, radar recul, Px: 102 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS326230 Boxster GTS 06/2015, 28 741 km, int. cuir noir et alcantara, PDK, PCM, Tél, pack chrono Sport Plus, sges sport adaptatifs élect. chauffants, radar recul av/ar, échap sport Px: 74 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS326231 997 C4S 04/2009, 16 390 km, ITC noir, PDK, PCM, Bluetooth, sges confort élect. mémoire chauffants ventilés, VMF, Tuner TV, radar de recul ar, tapis de sol, Px: 78 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS326232 991 Carrera S Cab 10/2015, 9 322 km, ITC bicolore noir et rouge, PDK, PCM, Tél, pack chrono, sges sport adapt. chauff, PDLs +, Bose, radar av/ar caméra, Px: 124 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS326233 997 Carrera 4S 04/2009, 35 358 km, ITC beige sable, PDK, PCM, tél, sges sport chauff, Pack chrono, TOE, volant multi., Interface audio, jtes Carrera S II 19" Px: 72 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94

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

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



Pour que votre rêve devienne réalité

930 Turbo 3.0 - 245cv - 01/76 - 106 960km - unique	169 900 €
930 Turbo 3.0 - 260cv - 05/76 - 77 800km	215 500€
930 Turbo 3.3 - 300cv - 04/80 - 24 800km certifiés	235 000€
964 C2 BM - 250cv - 11/92 - 73 900 km	79 900€
964 C2 BM - 250cv - 02/92 - 127 900km	59 900€
964 C4 cab BM - 250cv - 05/91 - 164 000km	49 900€
964 RS - 260cv - 92 - différents modèles	PSD
964 Turbo 3.6 - 360cv - 03/94 - 74 000 km	269 900€
993 C2 - 285cv - 12/96 - 79 900 km	72 900€
993 C4 - 272cv - 03/95 - 85 167 km	76 900€
993 Turbo Exclusive - 450cv - 03/98 - 50 500 km	199 900€
996 Turbo Tiptronic - 420cv - 05/04 - 25 900 km	75 800€
997 S BM - 385cv - 08/08 - 124 900km	54 900€
997 GT2 - 530cv - 07/08 - 26 200km	158 900€
997 GT2 M600 - 605cv - 12/07 - 24 100km	164 900€
997 Sport Classic - 408cv - 03/10 - 4 500km	360 000€
991 Targa 4 GTS Exclusive - 430cv - 04/16 - 160km	159 900€
991S End Racing Ed - 420cv - 03/17 - 200km	129 900€
991 R - 500cv - 12/16 - 600 km	370 000€

Nombreux autres véhicules disponibles - nous consulter



CONTACT

Eric Goertz 03 87 77 09 17

NOUVEAU SITE INTERNET

www.pzro.eu



FS326234 991 Targa 4S Exclusive 04/2016, 500cv, 1 200 km, vert menthe (22R), tout cuir étendu bicolore noir/craie, 76 codes options !!! Il y a tout ou presque !. A couté neuve 204 000€, cédée 169 900€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS326235 964 RS 260cv 08/1992, 98 920 km, rare violet métal (L37E), seuls 2 ex produits dans cette teinte, baquets cuir noir, carnet, Px: 159 900€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS326236 993 C2 285cv 12/1996, 79 900 km, cuir noir, clim, sges sport, châssis sport, autobloquant, look 993 RS, jamais circuit, jamais accid, toutes les pièces d'origine sont livrées avec, xénon, Px: 72 900€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS326237 997 S 08/2008, 385cv, 124 900 km, BM, noir, tt cuir cocoa, baquet sport, PCM3 + bose + tél, + pack sport chrono, PASM (-20mm) + autoblog, tempomat, bixenon dynamiques, Px: 54 900€, Eric Goertz PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS326238 964 C4 cab 05/1991, 250cv, 164 000 km, Boite méca, SC, version mot "ph 2", emb changé à 149 500 km, mot de capote D/G et d'entraînement changés à 160 250 km Px: 49 900€, Eric Goertz PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS326239 964 Carrera 2 02/1992, 250cv, 125 900 km, Boite méca, cuir souple gris classic, sièges électriques D+G chauffants, climatisation, Toit Ouvrant, EGA, JA 7 et 8 x 17 Px: 59 900€, Eric Goertz PZRO Tél.: 03 87 77 09 17

911 AVENUE

LA PASSION EST UN MOTEUR
SPÉCIALISTE PORSCHE INDÉPENDANT

VOTRE SPÉCIALISTE PORSCHE
EN RÉGION SUD À 30 MN DE
MARSEILLE, AIX ET TOULON

NOUS METTONS TOUT NOTRE SAVOIR-FAIRE DANS L'ENTRETIEN, LA RÉPARATION, LA RESTAURATION
ET LA MISE AU POINT DE TOUTES LES PORSCHE CLASSIQUES ET MODERNES

■ PARTENAIRE OFFICIEL SCART ÉCHAPPEMENT ■ FIABILITÉ VOTRE 996 ET BOXSTER 986 (ROULEMENT IMS)

1161 Avenue de la Sainte-Baume / Les plaines de Jouques / 13420 Gémenos
Tél: 06 89 80 07 51 / 911-avenue@orange.fr / www.911-avenue.fr



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

993 CARRERA 98 BV6 272CV Bleu nuit m,ltc bi-color gris+bleu,TOE+opt,2^{ème} main.....55 900€
 996 CARRERA CAB 03 BV6 320CV Bleu nuit m, c,gris,H.Top,Bose,PCM,83mkm.....37 900€
 996 GT2 01 BV6 482CV Arctic m,ltc noir,nbres opt,faible kms 64mkm.....109 900€
 911 3.2 CAB 84 BV Méca Gris zinn m, cuir noir,Fuchs 16", CG collection,TBEG,212mkm.....45 900€
 911 SC 3.0 CAB 83 204CV Rouge, cuir noir Matching 248mkm.....48 900€
 911 SC 3.0 CAB 83 180CV Noir rare 1781 ex. Etat except 196mkm.....49 800€
 BOXSTER S 987 07/05 BV6 280CV Gris kerguelen, cuir noir,S.sports Bose,PCM,73mkm.....29 900€
 BOXSTER S 987 05 BV6 280CV Blanche, cuir+alcantara noir,19"SD, PSE,72mkm.....29 900€
 BOXSTER 987 PH2 2.9 10 BV6 Marron macadamia, cuir beige,PSE,S.Sports+opt,64mkm.....33 900€
 BOXSTER S DESIGN EDITION 2 TIPTRON 08 303CV 500 ex prod,Blanc,ltc noir,PSE,75mkm.....41 900€
 BOXSTER RS 60 SPYDER 08 BV6 303CV Gris GT,ltc noir, rare 1960 ex 70mkm.....42 900€
 BOXSTER 981 2.7 PDK 06/12 265CV Gris agate,ltc noir,Nbres opt,11mkm.....51 900€
 BOXSTER S 981 PDK 10/13 315CV Blanc, cuir noir,Bose,21" +nbres opt,22mkm.....55 900€
 BOXSTER S 981 PDK 03/13 315CV Gris quartz m, cuir beige cap marron,palettes,19mkm.....57 900€
 BOXSTER S 981 PDK 12 315CV Gris GT,int+cap rouge carrera,chrono,nbres opt,29mkm.....57 900€



BOXSTER S 987 05 BV6 méca 280CV Jaune speed, cuir complet noir + Surpriques, PASM, clim, S.sports + chauff, ceintures + arceau jaunes, Jtes 19" Carrera S, xénons, Bose + options Superbe et recherchée en jaune carnet révisée 49mkm 33.900€

CAYMAN 987 PH2 2.9 PDK 265CV 09 Gris météor, cuir+alcantara noir,1ère main,45mkm ...35 900€
 CAYMAN S PH 2 09 320CV BV6 Noir basalt m, cuir noir,PCM 3 tactile,S.chauf,43mkm.....39 900€
 CAYMAN S SPORT 08 BV6 Très rare 700 ex Gris GT,ltc noir,très nbres opt,34mkmPSD
 997 CARRERA PDK 10 345CV Noir basalt m,ltc noir,TOE, 19" S,nbres opt,59mkm.....61 900€
 997 CARRERA 4 PDK PH2 10 Noir basalt, ltc gris+noir,TOE,pot sport+nbres opt,47mkm.....63 900€
 997 C4S CAB PDK PH2 09 385CV Macadamia m,ltc beige,chrono+opt,78mkm.....71 800€
 997 TURBO TIPTRON 08 480CV Noir,full cuir brun naturel,TOE, pack chrono,opt,26mkm.....86 900€
 991 TARGA 4 PDK 2015 Noir, ltc noir,1ère main,Etat neuf 15mkm.....113 900€
 AUDI R8 QUATTRO V8 R-TRONIC 430CV,07/07, Gris daytona nacré, 26mkm.....65 900€
 JAGUAR TYPE D REPLIQUE 74 British racing green,c. rouge,superbe,6 cyl Triumph.....PSD
 LANCIA FULWIA SPORT ZAGATO 1.3 LS 72 91 CV Jaune pastel série 232 900€
 MERCEDES 450 SL type 107 1972 BVA 2^{ème} main,Hard top,Grise,c.noir,132mkm.....29 900€
 MINI COOPER 115CV 01 bleu,toit blanc,bandes blanches,TOE,pano,clim,92mkm.....6 400€
 PANTHER J72 + Jaguar 4.2 + 78 BVA,Rare,366ex,blanche,histo connue,RHD,24mkm.....39 800€



997 CARRERA 4 PDK 2010 345 CV Noir basalt m, c.complet gris+noir, pack Chrono, TOE, Tempomat, 19" Carrera S, parktronic, clim auto, PCM Tactile Bluetooth USB, Bi-xénons + autres options, faible kms 47mkm Carnet Superbe 63.900€



BOXSTER 2.7 981 2013 BV6 265CV Superbe et rare couleur Limegold m, Cuir+alcantara noir, PSE pot sport+bouton, volant sport Design+palettes, mode sport, bi-xénons PDLs, jtes 20" Carrera S, PCM Navi tactile, Bluetooth, parktronic, Clim, Etat magnifique carnet 51mkm 44.900€



911 SC CAB 3.0 1983 204CV Rouge, cuir noir, Origine Europe, rare produite 1 année, Matching Number, très belle et saine, factures 2406 ex produits 248mkm 48.900€



964 CARRERA 4 1992 250CV BV5, Méca, Rare sur le marché dans un tel état d'origine, Bleu nuit m, full cuir gris+bleu, historique complet, carnet + toutes factures depuis l'origine, Clim auto, TOE, Nbres options, Etat exceptionnel jamais repeinte 133mkm 59.900€

GRUPE PETITJEAN "LA PYRAMIDE" - 67550 STRASBOURG VENDENHEIM - A4 - Sortie 49 - TEL 03 88 18 28 00 / FAX 01



FS326240 997 Carrera PDK Ph 2 2010, 59 000 km, 345cv, full cuir noir, TOE, tempomat, parktronic, jtes 19" design, étriers rouge, PCM tactile + bluetooth, VMF, SC, carnet Px: 61 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS326241 911 Carrera 3.2 Cab 1984, 212 000 km, BV méca 915, cuir noir, origine US, 1ère main medecin NYC, jtes Fuchs 16", CG collection, TBEG et saine Px: 45 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS326242 Cayman S 987 3.4L 07/2006, 44 000 km, 295cv, BV6, full cuir sand beige, clim auto, PCM, navi DVD + mod tél, jtes 19" Carrera sport, SC, carnet Px: 34 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS326243 Boxster S 987 Ph2 PDK 2011, 50 000 km, 310cv, full cuir noir, pack chrono Sport Plus, PCM navi tactile, jtes 19" Carrera S, tempomat, parktronic, carnet, clim auto Px: 40 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



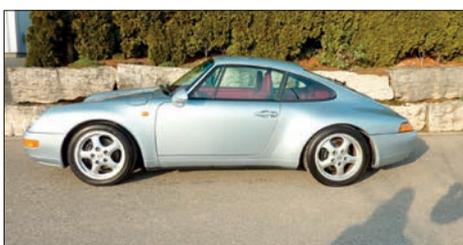
FS326244 993 Carrera 1994, 143 000 km, BMW6, 272cv, cuir complet gris + bleu nuit, état d'orig rare, véhicule de passionné, clim, TOE, ABD + opt, carnet Porsche Px: 55 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS326245 911 SC 3.0L Cab 1983, 196 000 miles, cuir noir, CGF Collection, 180cv, Origine US, 100 % matching numbers + couleurs, carnet + nb fact, état except, Px: 49 800€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS326246 991 Targa 4 PDK 2015, 15 000 km, 349cv, 1ère main, état proche du nf, garantie Porsche, full cuir noir, PSE, tempomat, jtes 20" turbo III, VMF, PASM + opt Px: 113 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS326247 993 Carrera 1995, 114 000 km, 272cv, BV6, cuir cplet rouge flamenco, TBE d'origine, TOE, clim auto, SC sport, chassis sport E30, EG AR, + options, carnet, Px: 55 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



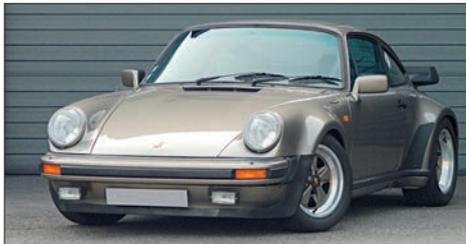
FS325184 996 GT2 2001, 64 500 km, 462cv, BV Méca, full cuir noir, clim auto, bi-xénon, sges sports, 8 x jantes PH 1 et 2 faible km, carnet Porsche à jour Px: 109 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67

ART RESTORATION

Restauration et entretien de
PORSCHE 911, 914 & 356
www.art-restoration.eu



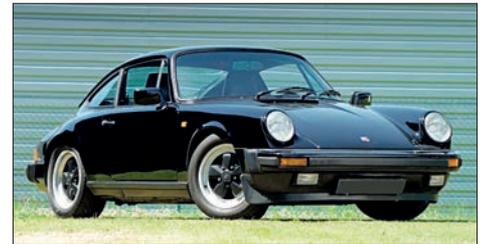
Patrick Pugin
67810 Holtzheim - France
Tel. +33 (0) 981 971 992



FS325203 Porsche 930 3.3 1983, 300cv, matching moteur, bte 4 manuelle, couleur d'origine gris platine métal 655, int. marron/beige, TO, clim, carnet
www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



FS325204 912 chassis court 1965, 90cv, rouge polo, bte 5 manuelle, compteurs verts, intérieur noir
www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



FS325205 911 Carrera 3.2 coupé 1986, 231 cv, noir, int noir, bte manuelle, clim, vitres élect, sges rétro élect, jtes Fuchs 16"
www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



FS325307 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



FS325308 Porsche 911 2.0L SWB 130cv, matching mot, Int. noir, cpteurs verts, Boite 5 Matching, mot refait dans notre atelier, peinture cplète couleur d'orig en cours dans notre atelier
www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



FS325309 Porsche 914 4cyl 2.0L 100cv, Matching moteur, matching couleur vert Ravene, bte 5 manuelle, Int noir, ttes options, Jantes Baby Fuchs d'origine
www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67

VSA 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

Rond point du Grand Basque
Sortie A63 N°6 Bayonne Nord

**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



www.villanueva-sport-automobile.com



FS326209 997 C4 Cab PDK 05/2009, 57 300 km, ITC noir, sges élect mém chauff, PCM, Bluetooth, prise auxi, réglu, échap Sport, Hard Top, Bose, jtes carrera S 19", carnet, garantie 12 mois Px: 69 900€, VSA Tél.: 06 23 41 65 82



FS326210 991 C4S Coupé 01/2013, 38 200 km, PDK, int tt cuir noir, PCM, bluetooth, prise auxi, PASM, pack sport chrono +, échap sport, TO, PDLS, VMF, bose, réglu, carnet, garantie 12 mois Px: 99 900€, VSA Tél.: 06 23 41 65 82



FS326211 Cayenne 2 Turbo 4.8 V8 07/2010, ITC noir, PCM, VMF, bluetooth, prise auxi, sges sport élect mém chauff, PDLS, susp pns, TO, réglu, pack sport chrono, hayon élect, carnet, garantie 12 mois Px: 59 000€, VSA Tél.: 06 23 41 65 82

SPECIALISTE PORSCHE à 5 minutes de la Porte Champerret



L'AUTOSIASTE

Florent PESTANA

19, rue Baliat
92400 Courbevoie
Tél. 01 43 33 55 17
autosiate@wanadoo.fr



Classiques et Modernes

Entretien de la 356 à la 911
et de la 924 à la 928

Réfection moteur - boîte
Valise Diagnostic Porsche
Préparation tous modèles
Restauration anciennes

Ouvert de 8 h 30 à 19 h 00
du lundi au vendredi
et le samedi de 9 h 00 à 17 h 00



Almeras-Frères

Zi de lauze -3 Rue St Exupéry
34430 St Jean de Vedas cedex
porsche@almeras.com
04.67.42.57.35

Almeras-Frères

Spécialiste Porsche de la classique à la moderne

Entretien - Réparation - Restauration

Dépôt et vente de véhicule - Recherche personnalisée

Service Classic & VHC



FS326207 Cayenne S diesel PDK, 84 500 km, 2e main, origine france, gris météor, cuir noir, TO, PCM, jtes Turbo 21", bluetooth, camera de recul Px: 55 000€, Almeras Tél.: 04 67 42 57 35



FS323132 997 Carrera 4S Cab 2007, 95 000 km, entretien Almeras depuis 10 ans, seconde main, GPS, sièges électrique chauffant, cuir noir, feux xenon, garantie 6 mois Px: 54 997€, Almeras Tél.: 04 67 42 57 35



FS325290 Boxster 2.9 PDK, 125 000 km, 1ère main, PCM, sges élect chauff et ventilés, aide au stationnement, xenon, Px: 34 250€, Almeras Tél.: 04 67 42 57 35



FS323213 Porsche 997 GT3 2007, 56 000 km, origine france, boîte mécanique, Px: 95 000€, Almeras Tél.: 04 67 42 57 35



FS326208 996 Carrera 4, 132 000 km, parfait état, emb et fiabilisation OK, bleu océan, cuir gris, bte méca, Px: 27 000€, Almeras Tél.: 04 67 42 57 35



FS323131 993 Turbo 1995, 115 000 km, parfait état, carnet cplet Porsche, TO, sges cuir, GPS Porsche Classic, Px: 132 000€, Almeras Tél.: 04 67 42 57 35



FS303268 Préparation 911 Carrera RS 3.0L
Almeras Tél.: 04 67 42 57 35



FS291148 Préparation 911 SC gr 4
Almeras Tél.: 04 67 42 57 35



FS291150 996 GT2R 2004 Biturbo PSI, parfait état, idéal circuit et course de cote Px: nous contacter, Almeras Tél.: 04 67 42 57 35



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



FS325337 991 GTS PDK Exclusive 2016, 29 000 km, 1ère main, sges sport noir, pack GTS et carbone, PCM, Burmester, PDCC, TOE, PDC, chrono, pot sport, options exclusive, Px: 119 900€, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67



FS326291 Cayman GT4 2016, 4 900 km, noire, 1ère main, sges sport noir, PCM, PASM, chrono, Pot sport Bi xénon, jtes 20", jamais de circuit, piwi 0, Porsche approved 09/2019 Px: 94 000€, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67



FS326292 Boxster GTS PDK 2015, 45 000 km, tt cuir, sge sport noir, pack GTS, PCM, chrono, pot sport, PASM, pack carbone, réglu, PDC, volant palette, bose, PDLs, jtes 19" noire Px: 77 000€, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67



FS326293 997 S Cab 2006, 72 000 km, gris GT, tt cuir, siège sport noir, PCM, PASM, pot sport, bose, PDC, ste vent, xénon, jtes 19" Px: 54 000€, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67



FS326294 Cayman S Sport n°218/700 expl 2009, 56 500km, jaune, sièges sport noir, PCM, PASM, pot sport chrono, réglu, PDC, jtes 19" Design noire, bande décorative. Px: 50 000€, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67



FS326295 Cayman S 2007, 7 100 km, noire, cuir noir, sges sport, PCM, sges chauffants, PDC, xénon, pot sport, bande Cayman rouge, jtes 18" noires, piwi plage 1, carnet complet Px: 33 900€, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67

PETITES ANNONCES



*Spécialiste Pièces Occasion
Toutes Porsche depuis 1996*

Pièces Occasion Porsche



*Pièces sélectionnées Classic et Modernes
Expéditions assurées France et Europe
Service paiement VAD sécurisé*



Vente Porsche



*Véhicule occasions
sélectionnés & révisés
Diagnostic et expertises*

Service Atelier



*Révisions sur RDV
Fiabilisation moteur
Boxster | 996 | 997
Prêt véhicule courtoisie*

Service BV



*Réfection BV
Echange standard
Pièces détachées*

Service Moteur



*Réfection moteur
Echange standard
Pièces détachées*

Sarl RSD ZA Les Bastides Blanches 04220 Sainte Tulle | 04.92.79.75.54 | rs-diffusion@wanadoo.fr

www.rsdiffusion.com



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



Nouvelles reliures !

Commandez directement sur notre site internet
WWW.FLAT6MAG.COM

35€
L'UNITÉ

PORT INCLUS POUR LA FRANCE

59€ PROMOTION
LES DEUX

PORT INCLUS POUR LA FRANCE

Disponibles également pour d'autres pays. Plus d'infos sur notre site internet



12 numéros par reliure

Plus pratiques,
plus faciles à utiliser,
plus esthétiques

Elles vous permettront de conserver et de classer par années tous vos Flat6.

SPÉCIAL PIÈCES AUTOMOBILIA



FS323307 n°172691 - Jantes 19" Techart Noir Brillant pour 996 Turbo ou 996 4s, possibilité pneus neufs, reprise possible jantes, livraison France entière
www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



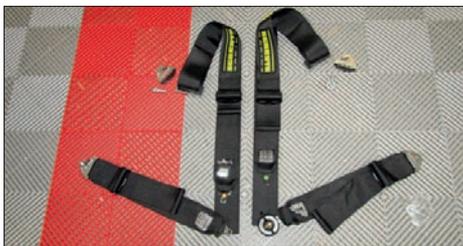
FS323303 n°258507 - Jeu de 4 jantes occasion 19" style 458 montage ok sur 997C2 - 2s, 996 C2, vendu 909€
www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS323301 n°258508 - 2 Pirelli PZero Nero 305/25ZR20, année 2014, vendu 120€ pièce,
www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS323308 n°172596 - jantes 19" Techart gris alu pour 996 Turbo ou 996 4S, possibilités pneus nfs, rep poss. Jtes, livraison france entière
www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS323305 n°258506 - Harnais 4 points Schroth boucle aviation côté conducteur, Px: 189€,
www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS323302 n°258505 - Siège baquet rabattable cuir noir dos carbone côté conducteur, monte sur 997, Boxster 987, Cayman 987, Px: 2.890€,
www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS323306 n°15557- Volant cuir noir, 3 branches avec Rbqg pour 993, Boxster, 996, rare en occasion, Tél.: 06 83 89 01 65 Dépt 57



FS326006 Sièges, état nf, multi réglables, rabattable, recaro velours, Tél: 06 88 888 993 Dépt 37



AG326804 exemplaire origine CARRERA (N°1 Flat 6) en excellent état et 48 exemplaires suivants, jusqu'a 51 (sauf 22, 24, 40, 42,46) et 94, 102, 109, 139
vendu en lot complet, Px: 200€ Tél: 01 70 04 46 39 Dépt 77



FS325008 Voiture électrique; pour enfant, 2 modèles
Px: 1 000 € Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



AG325018 Pour Boxster S : 4 roues et 2 pne nfs, en 18" 265/40/ZR18 Yokohama usure 50 % 235/40/R18 Yokohama usure 60 % et 2 pne nfs Dunlop SP Sport MAXX 235/40/R18
Px: 750 € à prendre sur place Tél: 06 80 03 77 41 Dépt 51



AG324010 Pignons B.V 915
PSD, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS324183 Moteur RS 2.7 1973, révisé
Px: 59 000€, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



FS320500 Réservoir RSR ou ST,
Px: 2 900€, Tél: 03.89.732.732. www.jetsetcars.fr



FS313011 Jantes Cup 1, (look 964 RS), avec déport intégré pour SC ou Carrera 3.2,
Px: 800€, Tél: 03.89.732.732. www.jetsetcars.fr

LISTE DES CLUBS INDÉPENDANTS

>>> Si vous souhaitez voir apparaître toutes les dates de vos sorties 2018, n'oubliez pas de nous envoyer vos calendriers à lplateau@flat6editions.fr

Club Amicale Porschistes Normandie

Président: Gérard Alais

Parc de la Jacotte, chemin de Bagatelle
14360 Trouville sur mer
Tél: 06 08 62 24 24/02 31 87 20 88
apn@gmx.fr

<http://amicaleporschistesnormandie.org>

■ 21 et 22 avril : Porsch'Color à Honfleur

Club Be 911

Président: Jean-Yves Beeckman

100 chemin de la Palanque
31140 Launaguet
info@be911.org / www.be911.org

■ 7 et 8 avril : Des virages & des Bulles en Champagne

■ 21 et 22 avril : Les Ambassadeurs

■ 29 avril : Sortie en île de France

■ 29 avril : Sortie Maitrank

Club Génération Flats 68

Président: Pierre Collin

12 rue Maréchal Lefèbvre 68300 St Louis
Tél: 06 09 69 20 60
generationsflats68@free.fr / www.flats68.fr

■ 28 et 29 avril : Ween-end Jura

Club Littoral

Président: Michel Cadenat

25 rue de Jussieu 34500 Béziers
Tél: 06 19 08 86 90/06 23 43 44 06
clublittoral@free.fr

■ 7-8 avril : Vallée du Lot

■ 20 avril : Bureau

■ 28-29 avril : Paul Ricard - Porsche Spring Meeting

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
michel.dourguia@izi.re

<http://club-porsche-reunion.e-monsite.com>

Club Stuttgart Connection

Président: Jacques Latour

6 Allée de l'Argonne 31770 Colomiers
Tél: 06 71 71 01 03
www.cpfmp.com

■ 8 avril : Journée libres Circuit de NOGARO

Club 911 Champagne

Président: Jean-Luc Zrak

2 rue du Parc 51700 Villers-sous-Châtillon
Tél: 03 26 58 05 55/06 30 61 32 25
club911champagne@gmail.com

www.club911champagne.com

■ 8 avril : Ardennes - Sedan

■ 21 au 22 avril : Porsch'Color Honfleur

■ 21 au 22 avril : Porsche Francorchamps Days

■ 28 au 1er mai : Bourgogne -Beaujolais

Club 911 IDF

Président: Christian Rossi

06301 Nice Cedex 4, BP30011
Tél: 09 52 71 09 11/06 84 84 09 11
club911idf@free.fr

<http://club911idf.free.fr>

■ 5 avril : Spa roulage Club

■ 20 avril : Dijon roulage Club

■ 21 avril : Dijon roulage Club + 88è Roscar + GT3 Séries

■ 22 avril : Dijon roulage Club

Club 911 Lorraine

Président: Laurent Meyer

BP10027, 54190 Villerupt
club911lorraine@gmail.com
www.club911lorraine.com

Club 911 Rhone-Alpes

Président: Michel Vergely

73 rue Jules Guesde 69230 St. Genis Laval
Tél: 06 77 27 85 58
michelvergely@sfr.fr
www.club911rhone-alpes.fr

Club 911.Net

655 route de Mormant
45200 Amilly

Tél: 06 43 34 28 78

contact@club911.net

www.club911.net

■ 7 avril : Sortie Régularité

■ 8 avril : Luberon

■ 8 avril : Journée circuit à Nogaro

■ 14 et 15 avril : Rallye dans la Somme

■ 15 avril : Sortie Noire

■ 21 et 22 avril : Porsche Francorchamps Days

■ 22 avril : Sortie Pilat

■ 28 et 29 avril : 4ème Cévenole

■ 29 avril : Touristique Lesse et Semois

Club 9.11 Passion Ouest

Président: Jean Claude Gicquel

5 bis impasse du Champs des Nues
22000 Saint Brieuc
Tél: 06 99 610 911/Fax: 02 96 33 24 73

www.club9-11passionouest.fr

Club 911 Pays de l'Agenais

Président: Fabrice Valèze

Mairie 47240 St Jean de Thurac
Tél: 06 88 27 12 99

Club 911 Toulouse midi Pyrénées

Président: Franck Ravet

1201, route du Château d'eau
31840 Aussonne
Tél: 06 72 08 33 01
club911toulouse@orange.fr
www.club911toulouse.com

Club 911 Vosges Passion

Président: Alain Aubry

29 rue de la Brigade 54180 Heillecourt
Tél: 06 73 12 45 43
alain.aubry.15@gmail.com



Club Carrera Vienna

Président: Jean-Paul Picard

28 place Miremont 38200 Vienne
Tél: 06 07 09 40 40
g.deparis@free.fr

Club Classic & Racing 901 Atlantique

Président: Michel Brzezinski

BP 06, 44 360 Le Temple
Tél: 02 40 57 06 23/Fax: 02 40 57 07 25
pilletf@yahoo.fr / free.fr

Club GT Provence

Président: Philippe Villard

270 rue Jean-Louis Calderon
13320 Bouc Bel Air
Tél: 04 90 98 78 27/06 14 09 30 86
philippe-villard2@wanadoo.fr
www.gt-provence.com

Club Flat Club du dauphiné

Président: Jean Pierre Meunier

4 rue Gabriel Péri 38000 Grenoble
flatclubdudauphine@sfr.fr
www.flatclubdauphine.net

Club Flat Passion 10

Président: Frédéric Bruneau

18 rue des Forgeottes 10450 Breviandes
fbruneau10@aol.com
■ 8 avril : La maison natale de Jean de La Fontaine à Château Thierry
■ 14 et 15 avril : Tonnerre Prestige Mécanique



Club 93-64

Président : Hervé Daudé

8 rue de l'Est
92100 Boulogne Billancourt
Tél : 06 09 65 03 88

info@club93-64.fr / <http://club93-64.fr/>

■ 19 et 21 avril : Saint Bonnet Le Froid (routes Monte Carlo)

■ 28 avril : Roulage Caritatif Circuit de Monthéry "Les Collectionneurs ont du cœur"

Flat Club Forez-Velay

Président : Philippe Croiseau

17 avenue Antoine Ravel
42330 Saint Galmier
Tél : 06 09 02 79 16

contact@flatclub-forez-velay.fr

www.flatclub-forez-velay.fr

■ 8 avril : La vallée de l'Heyrieux

■ 21 avril : RDV au bord du Lac

Club 911 Pyrénées Océan

Président : Xavier Raffanel

12 rue sergent Bernes Cambot 64000 Pau
Tél : 06 51 53 20 26

club911po@gmail.com

■ 15 avril : Rallye 911 cruising

Club GT Ocean

Président : Jean-Pierre Levasseur

5 rue Pythagore, Zac de Belle-Aire sud
17440 Aytre

contact@gt-ocean.com

■ 14 et 15 avril : dîner-spectacle cabaret et balade en Vendée



Belgian Porsche Friends

Tel: 00 32 472 28 02 67

Info@belgianporscheffriends.eu

www.belgianporscheffriends.eu

Cercle 911 de Bruxelles

Tel: 00 32 475 72 48 04

Cercle.911@hotmail.com

Club Porsche Youngtimers Belgium

Président : Joe Pinter

Rue Rochette 6 - 4540 Amay

Tel: 00 32 474 77 01 36

joesportclassic@yahoo.fr

■ 29 avril : Balade de Robert et Dominique

Amis Porsche Luxembourg

Président : Cédric Zoda

19 route de Thionville - 2611 Luxembourg

info@aplclub.lu

Flat6 Magazine en VERSION DIGITALE

Flat6 Magazine existe depuis
2014 en version digitale

Découvrez une expérience
de lecture différente grâce
aux contenus additionnels :
photos, vidéos...

Une fois téléchargées vos
éditions restent accessibles
partout, même hors connexion.



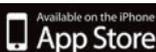
APPLICATION GRATUITE DISPONIBLE SUR



App Store

Pour iPad®, iPhone® et iPod touch®

Téléchargez l'application sur App Store



Google Play Store

Pour tablettes et smartphones Android

Téléchargez l'application sur Google Play Store



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	1967/1968	142, 242, 321
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 2 Cabriolet	1994/1995	184, 257
993 272 ch Carrera 4 Cabriolet	1994/1995	210
993 Tiptronic	1994/1998	192, 311
993 272 ch Carrera 4	1995	154, 274
993 285 ch Carrera 2	1996/1998	180

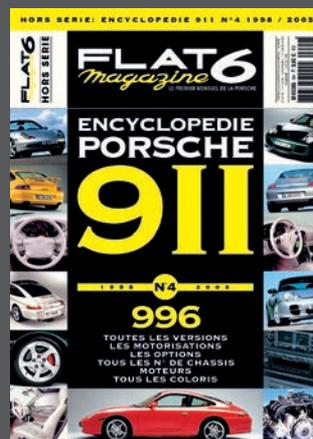
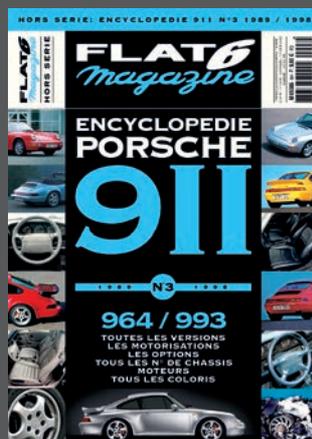
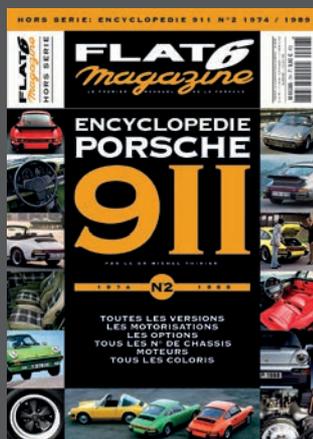
MODÈLE	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
993 285 ch Carrera 4	1996/1998	204
993 Targa	1996/1998	170, 234
993 285 ch Carrera 2 Cabriolet	1996/1998	144, 294
993 285 ch Carrera 4 Cabriolet	1996/1998	210
993 Carrera 4S	1996/1998	197, 281
993 Carrera 2S	1997/1998	147, 249
993 Carrera X51	1997/1998	159, 264
993 RS	1995/1996	189, 323
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, 324
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 4 325 ch	2006/2008	322
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
997 Carrera GTS	2011/2012	319
Boxster Spyder 987	2011/2012	305
991 S Cabriolet phase 1	2012/2015	317
991 4S phase 1	2013/2015	325
Tous les Cayenne	2003/2017	320

POUR COMPLÉTER VOS CONNAISSANCES

N'oubliez pas nos anciens numéros



Découvrez également nos Hors série



Disponibles sur www.flat6mag.com

150 NUMÉROS PLUS TÔT

N°177 : Nov. 2005

C'est un des grands classiques de Flat 6 : sur presque chaque génération, nous avons toujours confronté les versions deux et quatre roues motrices, ce qui fit la couverture de ce 177ème numéro. **PAR MARC JOLY**



Le magazine s'ouvrait cependant sur la suite des essais Cayman. Dans le précédent numéro, nous vous le présentions techniquement, et vous propositions une brève prise en mains de notre correspondant Ian Kuah, cette fois nous avons pu à notre tour découvrir cette nouvelle Porsche qui faisait alors beaucoup parler, et à qui on prédisait un immense succès ! On sait que, finalement, ce succès a été plutôt mesuré, mais cette fort jolie Porsche a su s'inscrire dans la gamme et imposer son style, sans faire d'esbroufes, jusqu'à la sortie du fameux GT4. Mais nous en sommes loin, en cette fin 2005 : les Cayman S nous avaient été présentés en Toscane, sur des routes très glissantes, et nous n'avions pas trop de huit pages pour vous parler du plaisir qu'ils nous avaient procurés.

Venait ensuite le comparatif entre les 997 Carrera et Carrera 4, également réalisé sur huit pages. Rempporté par la version deux roues motrices, mais de peu. L'écart commençait à fortement se resserrer entre les deux versions, ce qui ne cessera d'évoluer dans le futur, avec, en nouveauté, l'argument de l'esthétique, déjà présent pour ces 997 phase 1. Petite anecdote, ce sujet nous valut les remontrances de Porsche France, qui accepta difficilement l'idée que nous étions allés chercher une S dans un centre Porsche allemand frontalier. De fait, c'est la seule que nous avions trouvée de disponible au pied levé. Mais certains concessionnaires français avaient peu apprécié. Nous en

avons été d'autant plus surpris que les prix sur les Porsche neuves étaient (et ils le sont toujours) identiques entre les deux pays, il n'y avait donc pas concurrence. En revanche, il est vrai qu'à l'époque, les occasions étaient moins chères là-bas, ce qui n'est plus le cas depuis longtemps. Il y a donc prescription, c'est pourquoi je vous raconte cette anecdote...

Nous vous propositions ensuite quatre pages sur une 997 GT Gemballa, qui comportait essentiellement un kit carrosserie, un guide d'achat de 10 pages sur la Carrera 2.7, et un reportage de quatre pages sur le 12ème Paradis Porsche.

Je garde un excellent souvenir de l'essai de la RS 2.7 Safari, traité sur huit pages. Cette passionnante auto appartenait à un passionné allemand, qui l'avait faite entièrement restaurer, non sans mal, et il l'avait présentée en grandes pompes, nous invitant ensuite à venir la photographier et en faire un bref essai. C'est un des exemplaires qui avait participé au Safari 74, et qui avait dû abandonner. Je peux vous dire que conduire une RS 2.7 coursifiée, haute sur pattes avec des roues étroites, a quelque chose de tout à fait folklorique !

Restaient encore deux pages de présentation de la 997 Cup, trois pages sur la première victoire du Spyder RS à Laguna Seca, le début d'une grande épopée, et les rubriques habituelles. Au final, un numéro intéressant et varié.



L'ENGAGEMENT QUALITÉ
05 57 158 158

LE SPÉCIALISTE N°1 DE LA HOUSSE

CAR-COVER®



VENEZ NOUS RENCONTRER
MAGNY-COURS 28 & 29 AVRIL

Boutique en ligne sécurisée www.car-cover-france.com

Technic Auto Sport



LA PASSION DE LA
PORSCHE DEPUIS 1967

01 64 72 09 06

Philippe CETLIN 06 14 02 08 04

technicautosport@wanadoo.fr

ZI La Tuilerie - 18, rue de l'Ormeteau - 77500 CHELLES

Entretien - Restauration
Occasions - Boutique

Préparation - Compétition
Assistance - Simulateur IMS



www.mougins-autosport.com



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

SAXER CAR CARE SYSTEM



SAXER
P R O D U C T S

WHEELS
CLEANER

NETTOYANT JANTES
FELGENREINIGER



WWW.SAXERPRODUCTS.COM
SAXER SÀRL - 2 RUE DE GILSDORF - 9366 ERMSDORF - LUXEMBOURG - TEL. +352 268 717 - INFO@SAXER.FR