



FLAT6

magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

NOUVEAU TAYCAN

NOS INTERROGATIONS

- > Autonomie
- > Recharge
- > Performances



+ PREMIÈRES IMPRESSIONS
AU VOLANT

FRANCE: 6,90 € - BELGIQUE: 7,60 € - LUX: 8 € - ITA/ESP/PORT: 8,10 € - ANDORRE: 7,20 €
CAD: 12,99 \$ - CH: 12,40 FS - DOM: 8,10 € - TOM: 11,00 XPF - LIBAN: 11,6000 LBP - MAROC: 71 MAD



RUMEURS INÉDITES
CAYMAN GT4 RS

ESSAI



Panamera GTS

DÉCOUVERTE



CES PROTOTYPES INSOLITES

1^{ER} ESSAI



992 CARRERA

VOYAGE



LA SEINE-ET-MARNE EN 914/4

M 01983 - 344 - F - 6,90 € - RD



Nouveauté au Centre Porsche Lorient. Louez la liberté.

Porsche Drive. Service de location courte durée.

Conduire une Porsche n'a jamais été aussi simple avec Porsche Drive.
Disponible dans votre Centre Porsche Lorient, ce nouveau service de location
courte durée vous propose de vivre l'expérience Porsche à votre rythme.
Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.drive.porsche.com/france

Centre Porsche Lorient
179 Rue A. Lavoisier
56600 Lanester
Tél. : 02 97 81 19 20
www.lorient.centreporsche.fr
lorient@porschemobilite.fr



Gamme 911 (18/06/2019) – Valeurs selon la norme NEDC corrélée (nouveau cycle européen de conduite): Conso. mixte: de 8,9 à 13,8 l/100 km - Émissions de CO₂: de 205 à 317 g/km. Valeurs selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure): Conso. combinée : de 9,9 à 13,7 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 225 à 310 g/km. Plus d'informations sur le site www.porsche.fr
Visuel non contractuel. Dans chaque catégorie de véhicule, les modèles et les options peuvent varier en fonction des disponibilités.
Les conditions générales de location sont consultables en agence Porsche Drive et sur <https://drive.porsche.com/france/fr/conditions-generales>



PORSCHE



Sommaire

P5 ÉDITO

P8 ACTUS

P16 LA PORSCHE DU MOIS
991 Speedster Jaune Racing

P80 LA CHRONIQUE DE
ROMAIN DUMAS

P82 COURRIER DES LECTEURS

P128 PORSCHE CLUBS

P132 LA COTE DE FLAT 6

P136 PETITES ANNONCES

P174 CLUBS INDÉPENDANTS

P176 INDEX DES GUIDES D'ACHAT ET
CARNETS DE VOYAGE

P178 150 NUMÉROS PLUS TÔT

ESSAIS

P18 RUMEURS INÉDITES
Cayman GT4 RS

P22 NOUVEAUTÉ
Taycan : nos interrogations
- Autonomie, recharge, performances
et nos premières impressions au volant

P34 PREMIER ESSAI
992 Carrera

P40 ESSAI
Panamera GTS

P48 GUIDE D'ACHAT
Boxster 981 S



MAGAZINE

P62 HOMMAGE
Ferdinand Piëch

P70 CONCENTRATION
Ch'ti Classic : 7ème édition

P74 LE PRO DU MOIS
Almèras frères : sauveurs de 911

CLASSIC

P86 ACTUS

P88 LA CHRONIQUE
DE JÜRGEN BARTH
Ferdinand Piëch

P92 DÉCOUVERTE
Ces prototypes insolites

P104 CARNET DE VOYAGE
La Seine-et-Marne et l'Essonne en
914/4 2.0

P116 STUDIO
Carrera 3.2 Clubsport

P122 LE COUP DE CŒUR
DE GRÉGORY
Goodwood Revival

P34



P104



LEDENON

Une Porsche n'aime pas se faire dépasser.
Encore moins par le temps.

Concours de Restauration Porsche Classic 2019.

Après un premier essai roulant fructueux sur le mythique Circuit du Castellet, cette Porsche 914-6 GT restaurée par les équipes d'experts de votre Centre Porsche a foulé l'asphalte du Circuit de Ledenon.

Testée par un pilote professionnel, cette légende de 1970 rencontrera de nouveau le Motorsport à l'occasion des Dix Mille Tours du Castellet.

Centre Porsche Montpellier

Rue Charles Lindbergh

34130 Mauguio

Tél. : 04 67 911 911

montpellier.centreporsche.fr



Pour suivre toutes les étapes du projet, rendez-vous sur nos pages Facebook et Instagram.



PORSCHE

RÉDACTION / ADMINISTRATION

Tél. : 03.22.60.03.63

Directeur de la publication

Représentant légal

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

Thomas Schenck / tschenck@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, Gérard Joly, Jürgen Barth,

Dominique Maroni, Valérie Sion,

Romain Dumas, Christophe Gasco,

Grégory Galiffi, Fabien Caron, Andrew Frankel,

Andreas Mau (Carpix), Richard Lane,

Michel Thiriar

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

Pfot : intérieur 0,016 kg/tonne

Pfot : 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

Flat6 Magazine est membre du

SPMS
Syndicat de la Presse
Magazine et Spécialisée

www.flat6mag.com

Facebook : flat6magazine

Instagram : flat6magazine



Pour trouver facilement Flat6 Magazine :

www.trouverlapresse.com

Edito



Fais-moi de l'électricité !

Et voilà, le Taycan est lancé ! Avec, pour commencer, une question toute bête : dit-on le ou la Taycan ? Pour Porsche, c'est le. Et pour une partie de notre rédaction, c'est la. Parce qu'il s'agit d'une berline. Bon, tant que nous n'aurons que cette question à nous poser à son propos, ce ne sera pas bien grave. En réalité, on se pose plein d'autres questions concernant cette nouvelle Porsche qui révolutionne l'histoire de la marque. Mais avant toute chose, redisons à ceux qui affirment que Porsche a vendu son âme en lançant le Taycan qu'ils n'ont rien compris au film. Porsche n'a pas choisi de créer une berline 100 % électrique, ils ont juste anticipé le moment où ils allaient être obligés d'en faire une. Et ce sera le cas pour tous les constructeurs automobiles, contraints par des lois souvent pondues sans réel discernement.

Mais l'heure n'est pas à la polémique sur ce débat houleux. Les questions qu'on se pose sont d'ordre plus pratiques : quelle sera l'autonomie exacte du temps d'utilisation ? Pourra-t-on la recharger facilement ? Quel sera son niveau exact de performances dans la durée ? Est-elle réellement supérieure à la Tesla S ? Au moment où j'écris ces lignes, des rumeurs courent comme quoi cette Tesla aurait battu le record du Taycan sur le Nürburgring, non encore confirmées. Mais nous ne sommes pas inquiets : Porsche nous a toujours habitués à sortir le meilleur, pourquoi en serait-il autrement cette

fois-ci ? Déjà, sur un plan esthétique, elle met la barre très haut, c'est une vraie beauté. Mais pour les autres questions, on est toujours dans le doute. Par exemple, pour ne parler que de la France, n'est-elle pas sortie un peu trop tôt ? Nos infrastructures actuelles sont-elles suffisantes ? Va-t-on pouvoir, sans se poser de questions, descendre sur la Côte d'Azur en faisant un crochet par les gorges du Verdon ? Affaire à suivre. Au moment où vous lirez ces lignes, notre journaliste, Fabien Caron, sera en train de rouler à son volant, et nous ne doutons pas que, dès le mois prochain, il pourra répondre à quelques-unes de nos questions. Preuve que le Taycan attise la curiosité, nous avons d'ailleurs été obligés d'attacher Fabien en attendant cet essai. Il est tellement impatient d'y être que si nous l'avions laissé en liberté, il serait en train de camper sur place en attendant le jour où il pourra prendre le volant. Sans manger et sans boire. Plus sérieusement, nous avons pu constater, sur les différents meetings auxquels nous nous sommes rendus en septembre, que le Taycan semblait vraiment vous intéresser, c'est pourquoi nous n'avons pas hésité à le mettre en couverture. De mon côté, tout ce que je lui demande, c'est qu'il nous fasse vraiment de l'électricité. En attendant ce jour, je m'en retourne à mes Porsche qui font de la musique !

Marc Joly

Moins d'émissions. Plus d'émotions.

Gamme Porsche E-Hybrid.

Dotés de motorisations hybrides rechargeables de 462 ch* ou 680 ch*, les Cayenne et Panamera E-Hybrid émettent moins de 91g de CO₂/km**. Ils vous apportent tout ce que vous attendez d'une Porsche, et plus encore : performances, efficacité et connectivité. Découvrez de vraies voitures de sport, sans compromis sur vos émotions. Rendez-vous sur porsche-eperformance.fr



* Cayenne, Cayenne Coupé, Panamera et Panamera Sport Turismo disponibles en motorisation E-Hybrid (jusqu'à 462 ch), et en motorisation Turbo S E-Hybrid (jusqu'à 680 ch).

** Gamme Porsche E-Hybrid (au 13/08/2019) – Valeurs selon la norme NEDC corrélée (nouveau cycle européen de conduite): Conso. mixte : de 2,6 à 3,9 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 60 à 90 g/km. Valeurs selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) : Conso. combinée : de 3,3 à 5,4 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 74 à 122 g/km. Plus d'informations sur le site www.porsche.fr



PORSCHE

LES GRANDES DATES À VENIR

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

11 AU 13 OCTOBRE

Paradis Porsche à Saint Tropez.

www.mediterranee-porscheclub.fr

PARTENARIAT FLAT6 Magazine

19 AU 20 OCTOBRE

Stars Rallye Télévie

au départ de Bruxelles.
www.starsrallyetelevie.com

Plus de 30 Porsche sur le parcours de la course Saint-Ursanne - Les Rangiers (Suisse)

Le Porsche Club Jura offrira à ses membres, à ceux du Porsche Club Matterhorn (Valais) ainsi qu'à des amis de France et de Suisse, l'opportunité de faire deux montées sur ce parcours mythique entre deux manches du Championnat d'Europe de la Montagne. Pilotes/copilotes d'une trentaine de 911, de la 3.2 à la 992, Boxster et Cayman, se sont régalés sur le parcours sécurisé. Jo Siffert, Jim Clark, Jacques Laffite, Clay Regazzoni, Claude Haldi, Lionel Regal (où il devait malheureusement perdre la vie), Marcel Fässler et bien d'autres sont venus un jour se mesurer sur ce tracé rapide qui a également connu un jeune coureur au volant d'un prototype qu'il avait lui-même construit: Peter Sauber sur Sauber C1 (1970).
www.porsche-club-jura.ch



Première mondiale virtuelle

Porsche et Polyphony Digital Inc, une filiale de Sony Interactive Entertainment, renforcent leur collaboration. Lors du Salon International de l'Auto (IAA) de Francfort, les partenaires ont annoncé le lancement de deux nouvelles voitures pour "Gran Turismo Sport", un jeu vidéo développé exclusivement pour la console PlayStation4 : le Taycan Turbo S et le concept «917 Living Legend».

VOTRE ASSURANCE PORSCHE

AU MEILLEUR PRIX, LE SERVICE EN PLUS

ASSURANCE COLLECTION DÉS 10 ANS REGROUPANT DES VÉHICULES MODERNES ET ANCIENS DANS UN SEUL CONTRAT

- Porsche de +10 ans (d'une valeur de 30000€) 690€*
- Boxster 718 S, Cayman S 740€*
- Macan, Cayenne, Panamera Turbo, 991 S 890€*

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

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

CABINET Christophe MERIAN depuis 1987

n° orias 07012543

Tél. 03 88 54 29 39 - Fax 03 88 54 28 10 - christophe.merian@wanadoo.fr





RS

SELECTION

LE SPECIALISTE PORSCHE

ACCESSOIRES VETEMENTS
MINIATURES

**LIVRAISON
GRATUITE**
dès 150 € d'achat*

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



NOUVELLES MINIATURES

1 : 43



992 Carrera Coupé 2019

49⁹⁵

1 : 18



911 Carrera RSR Martini 1973

39⁹⁵

1 : 18



917 Gulf - Le Mans 1970

69⁹⁵

SELECTION RS RACHÈTE VOTRE COLLECTION PORSCHE !

ENVOYEZ UN EMAIL À : CONTACT@SELECTIONRS.FR

PORSCHE Taycan

NOUVEAU SAC

129⁹⁵

PORSCHE HUGO BOSS

79⁹⁵

189⁹⁵

169⁹⁵

249⁹⁵

PORSCHE TIME

JUSQU'À **-25%**

**230⁹⁵
199⁹⁵**

**700⁹⁵
499⁹⁵**

**700⁹⁵
499⁹⁵**

PORSCHE CLUBSPORT

49⁹⁵

29⁹⁵

59⁹⁵

29⁹⁵

29⁹⁵

99⁹⁵

WWW.SELECTIONRS.COM

SAVOIE CUP 2020 Des innovations en perspective !

Pour sa 14^{ème} édition, le Porsche Club Pays de Savoie prépare de nombreuses surprises. Ce que l'on peut d'ores et déjà dire en exclusivité, c'est que le « Duché de Savoie d'antan » aura une grande place dans cette édition ! Ouverture des inscriptions, à compter du 15 novembre sur www.savoiecup.fr



Pink Pig

A la demande de Porsche Brussels, "After The Race" a réalisé des nouveaux capots pour accompagner le lancement de la nouvelle Porsche 911 (992) au mois de mars. Ces capots, qui illustrent les courses des années 2000, sont basés sur des capots de 996 qui symbolisent l'entrée de Porsche dans le 21^{ème} siècle ! www.aftertherace.be



Serez-vous le prochain pilote Porsche ?

Alors que la saison 2019 de Porsche Carrera Cup France entre dans sa seconde moitié, Porsche France présente une nouvelle édition de son Junior Programme. Cette opération de détection se déroulera sur le Circuit Paul Ricard du 20 au 22 octobre 2019. Une dizaine de pilotes, venus du karting, de la monoplace et de la berline, passera des tests de pilotage et physiques, ainsi que des entretiens individuels.



Et voici la 99X Electric !

Celle qu'on appelait simplement formule e a désormais un nom : ce sera la 99X Electric ! Avec cette monoplace, Porsche va disputer sa première saison de Formule E qui débutera fin novembre par deux manches en Arabie Saoudite. Une communauté digitale a déjà été activée pour suivre toute cette nouvelle aventure, sur twitch.tv/Porsche, à laquelle participent les deux pilotes retenus par Porsche pour disputer l'intégralité du championnat : Neel Jani et André Lotterer. A noter que le français Pascal Zurlinden, déjà responsable du programme GT, a été nommé à la tête du programme formule E, ce qui va lui faire une année bien remplie !

Même si on n'est pas fan de cette discipline, il faut reconnaître qu'elles ont une certaine allure, ces monoplaces électriques. Impossible cependant de se distinguer côté de-

sign, puisque toutes les carrosseries sont identiques, cela se joue donc sur la déco, et Porsche a fait dans le classicisme, en reprenant ses trois couleurs historiques, blanc, noir et rouge. Rappelons que les constructeurs engagés n'ont que peu de latitudes pour rendre leurs monoplaces plus performantes, ils peuvent uniquement travailler sur le moteur électrique. Châssis, carrosserie et batteries sont les mêmes pour tous. Bien sûr, le timing est parfait avec le lancement du Taycan, modèle dont la 99X reprend une partie de la "mécanique".

A noter que TAG Heuer sera le sponsor principal, mais 11 autres partenaires accompagneront Porsche dans cette aventure. Qu'on souhaite la plus réussie possible, même si, à la rédaction, cela n'excite pas grand monde...

Marc Joly



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 menu with links for 'Recherche par mot-clé', 'Saisie par référence', 'Choix du véhicule', 'Mon compte', and 'Mon panier'. Below the menu, the text reads 'Toutes les pièces pour tous les véhicules!' and lists various Porsche models. A central section displays three images: a car's front end, a headlight, and a dashboard. Below this, there is a 'SÉLECTIONNER VOTRE VÉHICULE' section with a row of car icons labeled 993, 993 Turbo, 996, 996 GT3, and 996 Turbo. At the bottom, there are filters for 'Modèle', 'Carrosserie', and 'Boîte', along with a 'Nos GARANTIES' section and a 'Suivi des colis' section.

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

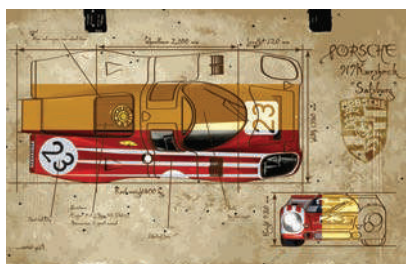


CREATION WEINBERG - RCTHIONVILLE - MARS 2011



A chaque Porsche son casque d'art

La manufacture Blanchimont vient de présenter deux nouveaux casques d'art liés à Porsche. Tous deux ont fait l'objet d'une commande spéciale et sont des pièces uniques signées par des artistes ayant collaboré à leur création. Le casque « Bart Verheyen » et Porsche 911, concurrencent régulièrement de la Porsche 2.0 Cup Peter Auto. « Miss Belga » et Porsche 911 SC RS au Festival of Speed de Goodwood.



Philippe Matine

Graphiste autodidacte, il conçoit des images selon un mode d'expression qui lui permet de concilier ses trois passions, les voyages, l'automobile et la bande dessinée. Aujourd'hui, les autos de légendes, les Porsche mythiques comme la 917K « Salzburg » ou la 356 double grille, entre autres, composent une collection colorée et originale qui s'exprime pleinement dans des grands formats très spectaculaires. Rendez-vous à la section « Motors » de son site www.philippematine.com



Nouveau MACAN Turbo

Sans surprise, Porsche lance la déclinaison Turbo de son Macan 2.0. Il abandonne son V6 de 3.6 pour le V6 2.9 biturbo qui équipe déjà les Panamera et Cayenne S. Sa puissance grimpe de 10% par rapport au modèle précédent pour s'établir à 440 ch. Le couple est de 550 Nm entre 1800 et 5600 tr/min. Côté performances, le 0 à 100 est abattu en 4,3 s avec le pack Sport Chrono optionnel (3 dixièmes de moins que le modèle précédent). La vitesse de pointe gagne 4 km/h pour s'établir à 270 km/h. La consommation est annoncée à 9,8 L/100 (cycle mixte norme NEDC corrélée). Extérieurement il se distingue par son bouclier avant inédit et un becquet de toit à double aileron, ses jupes latérales et ses rétroviseurs Sport Design ainsi qu'à ses jantes Turbo de 20 pouces. Les étriers de freins blancs trahissent la présence de freins PSCB aux disques recouverts de carbure de tungstène. L'échappement Sport reconnaissable à ses deux doubles sorties fait également partie de l'équipement de base. A l'intérieur, les sièges sport adaptatifs à 18 réglages sont de série, tout comme le système audio Bose Surround Sound System, le ciel de toit en alcantara et les inserts en alu brossé. Disponible dès à présent à la commande à partir de 93 859 Euros TTC.

Fabien Caron



PASSIONAUTO.COM

Pour entretenir, réparer, restaurer ou optimiser votre PORSCHE

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

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

N'HÉSITEZ PAS À NOUS SOLLICITER !



ECHAPPEMENT

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

MOTEUR

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



CARROSSERIE

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



JANTES

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



ENTRETIEN

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

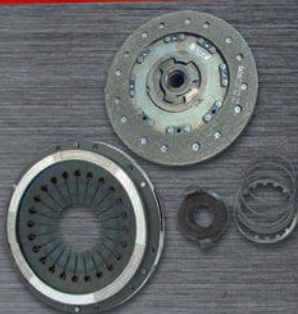


Un stock important pour vous satisfaire au plus vite !

40.000
PIÈCES EN LIGNE
livrées en France et en Europe

FREINAGE

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



EMBRAYAGE

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

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

02 47 747 911

Paiement possible par carte, chèque, virement, Paypal®



WWW.PASSIONAUTO.COM

FREINAGE - SUSPENSION - MOTEUR - ECHAPPEMENT -

ÉCLAIRAGE - INTÉRIEUR - CARROSSERIE - JANTES

Jet Set Cars

Sortie programmée le dimanche 3 novembre à l'Anneau du Rhin en Alsace. Grand circuit de 3,7 km. Le nombre de participants est limité aux 40 premiers véhicules, cela pour des raisons de convivialité et d'accès libre à la piste toute la journée (pas de séries).

Ouverture du circuit de 9 H à 16 H.

Inscription : Dernier délai le vendredi 25 octobre 2019

www.jetsetcars.fr



Nouveauté : 992 Carrera 4

Un jour peut-être on nous expliquera pourquoi les versions Carrera 4 coupé et cabriolet ont été présentées un mois après les coupés, alors que rien ne les distingue fondamentalement. En attendant ce jour, sachez donc que la "petite" motorisation des 992 est désormais disponible en versions quatre roues motrices. Soit 385 ch à 6500 t/mn pour un couple de 450 Nm de 1950 à 5000 t/mn. Toutes les caractéristiques et chiffres sont identiques à ceux de la version deux roues motrices, à l'exception du poids : il faut ajouter 50 kg, soit, pour un coupé, un total de 1555 kg. Cela n'a pas l'air de beaucoup jouer sur les performances, puisque le 0 à 100 est annoncé en 4" avec pack chrono sport, soit le même temps que la Carrera. Seule la consommation est annoncée comme étant un peu plus élevée, 9,2 litres au lieu de 9 litres.

Rappelons qu'on est censés reconnaître les versions d'entrée de gamme à leurs échappements rectangulaires, à leurs étriers noirs et à leurs jantes 19" à l'avant, 20" à l'arrière, mais dans les trois cas, il suffit de puiser dans le catalogue des options pour n'y voir que du feu. Par ailleurs, comme pour les versions S, on distingue une quatre roues d'une deux roues uniquement aux lames chromées de la grille arrière sur les C4. Quant au système quatre roues motrices, il est repris à l'identique des versions C4S. Tarifs annoncés : 114 574€ pour le coupé, et 128 975€ pour le cabriolet, soit autour de 8000€ plus cher que les deux roues motrices. D'ores et déjà disponibles chez votre concessionnaire !

Marc Joly



Porsche RS, la compétition en filigrane

Les livres français consacrés aux Porsche ne sont pas si fréquents ! Saluons donc l'arrivée en librairie d'un ouvrage exclusivement consacré aux 911 RS, intitulé "Porsche RS, la compétition en filigrane", écrit par Yann Lethuillier, avec des photos inédites de Marius Hanin.

Et pour cause, chaque modèle a été photographié spécifiquement pour ce livre. On reconnaît d'ailleurs un bon nombre de RS ayant fait partie de la collection du regretté Eric Coicaud.

Ce livre passe donc en revue, sans en oublier une, toutes les 911 RS, de la Carrera 2.7 de 1972 à la toute dernière 991 GT3, soit un total de 12 versions différentes. Pas d'infos nouvelles, mais des descriptifs détaillés et, de toutes façons, un beau recueil d'images !

Editions ETAI, 160 pages, 240x290 mm. 39€, en vente dans toutes les librairies.



Finition polie et noire
Finition noire



DISTRIBUTEUR
POUR LA FRANCE


17,18 et 19"

Jantes Fuchs

CREATION WEIDENBERG

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







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

ROSEPASSION.com



Salon de Francfort

Pour la première fois depuis la création de Flat 6 magazine, nous n'étions pas présents au salon de Francfort. Il est hélas devenu évident que ces grands salons présentent de moins en moins d'intérêt, autant pour les constructeurs (nombreux étaient les absents !) que pour les visiteurs, qui n'y trouvent plus leur compte. Nous avions pourtant prévu de nous y rendre, ne serait-ce que pour la présentation du Taycan, mais comme celui-ci a été lancé en grande pompe une semaine avant le salon, le déplacement n'était dès lors plus justifié. On peut comprendre que Porsche ait voulu offrir un cadre de lancement tout neuf pour une nouveauté aussi importante, mais d'un autre côté, ils voudraient en rajouter un peu plus dans l'extinction des grands salons qu'ils ne s'y seraient pas pris autrement. Les temps changent, c'est ainsi... Porsche était en tout cas bien présent, avec les Taycan en vedette, mais aussi toutes les autres nouveautés de la gamme, dont les Spyder et GT4, sans oublier les nouvelles Carrera.

Marc Joly

Tra'Montagne 2020

La 5ème édition aura lieu du 5 au 7 juin 2020 : Inscriptions à partir du 1er octobre pour 150 équipages seulement !

La Tra'Montagne 2020 aura lieu le premier week-end de juin, la « grande bleue » sera à l'honneur. Au programme, la traditionnelle réception au centre Porsche le vendredi après-midi. Le départ pour le rallye touristique est déplacé, pour avoir plus d'aisances, au centre commercial du Carré d'Or à Perpignan le samedi matin, et une nouveauté de taille : un rallye de régularité avec transpondeur le dimanche matin (départ et arrivée sur le Port de St Cyprien). Au programme du dimanche après-midi : la traditionnelle parade, les baptêmes en Porsche, tout comme le concours d'état réservé aux plus anciennes (jusqu'au type 996 inclus) ou les baptêmes en hélicoptère proposés par Hélicitorial.

www.roussillon-porscheclub.fr



HISTOIRE DE COULEURS

LA PORSCHE DU MOIS

Par Dominique Maroni

991 Speedster Jaune Racing

C'est une belle histoire à laquelle je vous convie ce mois. L'histoire d'un père et son jeune fils, unis par la passion de l'automobile, qui sont entrés (timidement) dans la marque Porsche en 2009, avec l'acquisition d'une 996 Carrera 4S Gris Polaire, et qui, 10 ans plus tard, ont l'immense plaisir (honneur) de prendre livraison d'un Speedster 991 Jaune Racing. Eric se souvient « *Mon fils Benjamin achetait Flat 6 tous les mois. Bien évidemment, je parcourais le journal, en commençant toujours par « Le courrier des lecteurs ». J'aimais lire le récit des passionnés qui osaient « franchir le pas. Un jour, boosté par ces (saines) lectures et la douce pression de mon fils, j'ai décidé de passer à l'acte... d'achat, en choisissant une auto discrète (Gris Polaire). J'avais du mal à assumer de rouler en Porsche.* » Toujours conseillé par Benjamin, le papa s'enhardit : « *D'abord une 997 GTS Gris Météor avec jantes peintes couleur carros-*



GT2 RS ! » Et pourquoi Jaune Racing ? « Il y a eu discussion avec Benjamin. Mon premier choix était Bleu Mexico... vite oublié, complexe et plus long à obtenir. Bleu Miami s'imposait ensuite logiquement... mais au dernier moment, ce fut non ! Peut-être un peu trop présent en 2019 ? Orange Fusion et Vert Léopard sont deux teintes typées GT3 RS, il restait une couleur vive, Jaune Racing, qui me convient parfaitement. » Avec une anecdote à la clé « Ma première voiture (Citroën LNA) offerte par mes parents était Jaune. Particulier, mais c'était celle-ci ou...rien ! » se souvient en souriant Eric.

« MON PREMIER CHOIX ÉTAIT BLEU MEXICO... VITE OUBLIÉ, COMPLEXE ET PLUS LONG À OBTENIR. BLEU MIAMI S'IMPOSAIT ENSUITE LOGIQUEMENT... MAIS AU DERNIER MOMENT, CE FUT NON ! »

serie. » précise Eric, un premier pas dans l'exclusivité. « *Puis une 991 4S Gris Météor suivie d'une 911 GTS Noire Intense avec aérokit Sport Design, cuir Noir avec surpiqûres Rouge. J'ai craqué pour « la queue de canard ! » concède notre hôte. Cette montée en gamme se termine en 2018, avec l'achat d'une 991 Turbo Coupé Argent GT, toujours la notion de discrétion ! Une discrétion qui vole en éclat lors du choix d'une Speedster 991 Jaune Racing ? « J' imagine que nombre d'observateurs verront d'abord un Cabriolet. » corrige Eric « Le Speedster est une voiture « exclusive », en série limitée, qui cache son jeu, à la manière d'une 911 GT3 Touring. » poursuit notre hôte « Je n'aurais jamais osé commander une 991*

Configuration

Une configuration à 4 mains. « *Benjamin a ajouté sa touche personnelle. J'ai souhaité une configuration sobre et classique, avec une seule exception : les Ceintures de sécurité Jaune Racing-XHN. La version de série proposée par Porsche est suffisamment harmonieuse pour ne pas y ajouter de détails. J'ai pu choisir mon numéro (de 1 à 1948) » s'étonne Eric. Il insiste sur l'aspect « passion » de cet achat... « qui ne doit rien la volonté de spéculer. » Spéculation, un mot qui lui rappelle sa « première fois » dans le baquet d'une Porsche. « Un oncle niçois a possédé une rare 993 GT Noir dans les années 2000, et c'est tout naturellement qu'il m'emmena rouler à ses côtés. Une jolie première ! 993 GT qu'il a revendue pour acheter une Ferrari F355 boîte F1. » Regrets éternels... Dans l'instant, Eric est impatient de profiter des belles journées d'automne au volant de son Speedster, avec un copilote tout désigné.*

Le bonheur n'est vrai que quand il est partagé...





BOSCH

HELLA

CIBIE



ÉCLAIRAGE



Dansk BODY PARTS

CARROSSERIE / HABITACLE



MOTEUR / EMBRAYAGE



POWERFLEX

SuperSpro

KONI

BILSTEIN

CHÂSSIS



FREINAGE

Ate

FERODO RACING

EBC BRAKES

PAGIDRS



SSI

Dansk ORIGINAL

SCART

evox

ÉCHAPPEMENTS



BÂCHES / HOUSSES / CAPOTES

FR

ES

UK

NL

PT

IT





Cayman GT4 RS

Pour de l'inédit, c'est de l'inédit ! Porsche travaillerait activement sur de nouveaux modèles, dont un étrange Cayman GT4 RS qui semblerait proche d'une version de série. Sans parler d'une nouvelle 911 sur le point de sortir.

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : ANDREAS MAU (CARPIX)



Nous tenons de quoi réconcilier les passionnés avec leur marque favorite ! C'est peu de dire que la sortie de la Taycan et des Cayenne Turbo S e-Hybrid a contrarié les amateurs de Porsche : encore de la propulsion électrique à n'en plus finir, et malgré l'énorme curiosité que suscite la Taycan, il faudra un peu de temps avant qu'elle soit acceptée par les porschistes. En revanche, il suffit d'un moteur atmosphérique et d'un gros aileron pour susciter l'adhésion générale, et c'est visiblement ce sur quoi Porsche est affairé à l'heure actuelle. Alors que le 718 Cayman GT4 vient d'être présenté, le constructeur semble décidé à tirer la gamme 718 vers le haut grâce à une version encore plus extrême : rien moins qu'un GT4 RS. Un prototype a été surpris sur des routes allemandes début septembre, et l'absence de camouflage nous permet d'avoir déjà quelques indications.

UN LOOK DE RS

C'est la première chose qui nous saute aux yeux : les prises d'air NACA dans le capot nervuré (c'est nouveau aussi !) évoquent forcément la GT3 RS, tandis que l'aileron arrière, bien que camouflé, évoque assez nettement celui des 911 RSR. Son dessin se veut bien plus agressif que celui du GT4. Enfin, on remarque des prises d'air dans les custodes, ce qui pourrait servir à alimenter en air frais un moteur plus gros que jamais. C'est en vain que l'on

recherche un arceau de sécurité, la vitre arrière teintée ne laisse rien deviner... Mais pour revenir au moteur, à quoi peut-on s'attendre ? Déjà, la présence d'un moteur flat 6 atmosphérique de 4 litres nous semble acquise. Le GT4 y a droit, il n'y a pas de raison que le GT4 RS ne puisse pas en profiter. En revanche, question puissance, c'est le flou artistique. Les rumeurs parlent de 450 ch, les plus optimistes parlent de 500 ch, mais porter le GT4 RS à 500 mulets serait poser une question très embarrassante : le constructeur veut-il que le Cayman puisse aller chatouiller la GT3 d'aussi près ? Imaginer un véhicule aussi équilibré que le GT4, avec une motorisation centrale et une puissance portée à 500 ch, cela reviendrait à sortir une arme démoniaque bel et bien capable de tailler des croupières à la 911, si ce n'est de la laisser derrière. Une chose est sûre, ces ailettes dans les custodes prouvent que le moteur a besoin d'air frais et il sera gonflé aux hormones. Cependant, il faut plutôt s'attendre à le voir émarger autour de 440-450 ch. Davantage de puissance nous semble faire trop d'ombre à la 911 GT3.

DES QUESTIONS EN SUSPENS

Une autre question nous taraude : quelle boîte vont-ils installer dans cette nouvelle déclinaison extrême ? Tâchons de raisonner en prenant pour base la gamme 911. La GT3 standard a droit à deux boîtes de vitesse : la PDK et la manuelle, alors que la GT3 RS n'a droit qu'à →



la PDK, car elle est positionnée comme la machine à aller chercher le dernier dixième sur piste. Si l'on se tient à ce raisonnement, l'on peut se risquer à dire que le GT4 RS sera lui aussi proposé en PDK, la boîte manuelle restant l'apanage du GT4 normal. Cela aurait d'ailleurs l'avantage de bien différencier les deux modèles et de donner une vraie raison d'être au GT4 pour les clients. Car si le GT4 RS sort du bois avec une boîte manuelle, on peut supposer que les acheteurs de GT4 le délaisseront au profit de la version RS. Vous suivez toujours ?

Enfin, le débat sur le GT4 ne serait pas complet sans un détour du côté de l'autre modèle de la gamme 718, le Boxster. Peut-on imaginer une déclinaison Boxster Spyder « RS » ? Honnêtement, tout est possible avec Porsche, mais n'ayant aucune info à disposition au moment de notre bouclage, nous devons nous limiter à des conjectures. Aucun prototype n'a été surpris, alors que le Spyder avait

bien été remarqué à plusieurs reprises. En revanche, tâchons de nous rappeler que Porsche a récemment présenté un concept de Boxster Bergspyder qui serait officiellement resté lettre morte. Les ingénieurs vont-ils abandonner la partie si simplement ? En ce qui nous concerne, nous ne serions pas surpris d'apprendre que le projet n'est pas tout à fait enterré et qu'il pourrait refaire surface avec le 718. Il faudra néanmoins se montrer patient et à ce stade, absolument rien ne permet de vérifier nos conjectures.

ON L'ATTEND

Reste la question à un million de dollars : quand sera-t-il présenté ? En février 2017, un concessionnaire australien avait laissé fuiter des informations selon lesquelles les commandes étaient ouvertes pour le GT4 RS avec une livraison prévue en... juillet 2018 ! Bon, il y a certainement eu beaucoup de





confusion avec le GT4 normal, et cela ne nous avance pas beaucoup. Cependant, on peut supposer qu'une version si radicale à l'image très forte sera présentée au salon de Genève en mars 2020. Genève est en effet la grand-messe de l'automobile exclusive et c'est à cette occasion qu'ont lieu les présentations de modèles tels que la 911 R, la GT3 ou la GT3 RS. Le GT4 RS devrait donc être le prochain sur la file d'attente. ●



PARLONS DE LA 911

Pour terminer sur les derniers scoops, on ne peut éluder la situation de la 911, car la 911 Turbo est elle aussi en approche, à tel point que Porsche ne prend même plus la peine de la camoufler. On n'est guère surpris par les dernières photos où la Turbo apparaît avec de nouvelles entrées d'air élargies, bien que la face avant ressemble à s'y méprendre à celle d'une 992 Carrera S sortie d'une salle de muscu. L'arrière sera lui aussi large, très large, et l'on est d'ailleurs surpris que le système d'échappement soit identique à celui de la Carrera S. Sur ce dernier point, Porsche pourrait encore nous réserver des surprises, il ne faut pas juger un nouveau modèle sur quelques photos de prototypes... Il est bien difficile d'imaginer quelle sera la date de présentation de la nouvelle Turbo, mais le salon de Los Angeles qui se tiendra fin novembre nous semble être la période la plus favorable, sur un marché fortement consommateur de 911 Turbo.



Nouveauté

TAYCAN

NOS INTERROGATIONS

- > Autonomie
- > Recharge
- > Performances
- > Premières impressions au volant



Le 4 Septembre dernier Porsche a enfin dévoilé la première berline électrique de son histoire : La Taycan. Partons à la découverte de cette Porsche 2.0, qui fait déjà beaucoup parler d'elle. Et qui soulève encore de nombreuses interrogations.

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : PORSCHE AG



Nouveauté

UNE TRIPLE PRÉSENTATION POUR DEUX VERSIONS

Dire que cette berline était attendue est un euphémisme. Voilà maintenant plus d'un an que Porsche alimente les réseaux sociaux et les médias spécialisés de communiqués de presse, vantant les mérites de sa berline qui carbure aux électrons. La voici enfin présentée, débarrassée de ses disgracieux camouflages, et la firme de Zuffenhausen n'a pas fait les choses à moitié !

Commençons d'abord par couper court à toute polémique : le but de cet article n'est pas de relancer un énième débat sur l'intérêt et les motivations de Porsche de se lancer sur le marché du véhicule électrique, ni sur l'impact écologique de ce choix. Ces aspects ont déjà été abordés dans notre enquête du n° 338 d'avril dernier, intitulé « Porsche, Un avenir électrique ? ». Quant aux aspects pratiques, ils seront abordés lors de nos essais habituels. Notre démarche est de vous informer, avec passion mais objectivité, sur les modèles de notre marque préférée. Ici, nous sommes « Pro-Porsche » avant tout, et la curiosité qui nous anime reste notre principal moteur. Ainsi, que l'on soit un incorrigible « Petrol Head », un « geek ultra connecté » ou tout simplement un passionné de la marque, aucun amateur de Porsche n'a pu passer à côté de cette présentation, placée sous le thème de l'énergie renouvelable. 3 continents ont été choisis pour dévoiler la Taycan : Américain, Asiatique, Européen. Ils



1. Le combiné d'instruments réinterprète avec brio et modernité celui de la 911 sur une dalle de verre courbe et tactile à ses extrémités.

2. L'esprit de la Mission E est bien présent. Celui de la 911 également.

correspondent aux trois marchés principaux du constructeur. 3 sites de présentation simultanés, correspondant à trois manières de produire de l'électricité verte. 3 cubes noirs, abritant chacun un exemplaire de la belle. (OUI elle est belle !) Le premier, situé devant les chutes du Niagara au Canada nous vante les mérites de l'énergie hydro-électrique. Le second, sur l'île chinoise de Pingtan, qui abrite le plus grand parc éolien du monde, nous démontre les bienfaits du vent. Le dernier, à proximité de Berlin, non loin d'un gigantesque champ de panneaux photovoltaïques, nous rappelle que l'électricité propre peut également être produite par l'énergie solaire. C'est sur ce site allemand qu'Oliver Blume, CEO de Porsche,

2





3

accompagné du pilote australien Mark Webber en speaker vedette, a présenté à la presse son nouveau-né. Après trente minutes interminables de discours d'ingénieurs, de records déjà établis, le tout agrémenté de vidéos, elle apparaît enfin, toute de blanc vêtue. Tout cela fleure bon l'air pur et la nature, mais ce qui nous intéresse, c'est la voiture. Alors, comment est-elle cette Taycan ? Et qu'a-t-elle sous sa robe immaculée ?

LA TAYCAN, LE STYLE.

Chez Porsche on dit LE Taycan. J'ai décidé de dire LA. Comme LA Panamera. C'est une berline après tout. « Porschisante », certes, mais berline quand même. Elle sera à l'essai dans Flat 6, dès le mois prochain, pour un voyage entre le Luxembourg et l'Allemagne. En attendant, voyons d'abord ce qu'elle veut bien nous dévoiler.

Première surprise : Sa ligne. Large, basse, très sportive avec des formes qui réinterprètent avec beaucoup de modernité tout ce qu'on aime chez Porsche : les ailes sensuelles, les hanches galbées, la chute de toit prononcée, la découpe arrondie des vitres arrière, le bandeau lumineux sur la poupe ou encore les phares à la signature caractéristique. Pourtant à force de voir en photo des prototypes maquillés, j'imaginai qu'il n'y aurait aucune émotion à la découvrir débarrassée de ses camouflages. Erreur. Dans sa livrée blanche campée sur ses jolies jantes, impossible de ne pas faire le rapprochement avec celle qui lui a servi de modèle : La Mission E. Souvenez-vous, elle avait attiré regards et convoitises il y a 4 ans. C'était la star du salon de Francfort. Aujourd'hui, l'histoire bégaie et la belle n'a rien perdu de sa superbe. Elle a néanmoins troqué ses portières antagonistes pour des ouvrants classiques, mais dépourvus d'encadrements.

L'absence de moteur thermique a permis un avant très plat. Les ailes sont délicieusement galbées

Deuxième surprise : ses dimensions. A peine plus courte (-86 mm), un peu plus large (+29 mm), mais également plus basse (-45 mm) qu'une Panamera, cette berline a pratiquement l'encombrement d'une limousine. Et oh ! surprise, c'est à quelques millimètres près la longueur et la largeur de la Tesla Model S. La Porsche est en revanche près de 70 mm plus basse que sa rivale. Rivale ? Le mot est lancé. Nous y reviendrons.

Dernière surprise : à la différence d'une Panamera, elle n'a pas de hayon, pourtant bien pratique au quotidien. Et ses coffres (il y en a deux) n'ont rien de gigantesque : 80 l à l'avant, c'est deux fois moins que dans une 911. 366 l à l'arrière, soit sensiblement le volume d'un coffre de Golf. De quoi emmener 4 valises ou deux sacs de golf avec drivers, selon Porsche. C'était dans le cahier des charges. Il faudra voyager léger. Cela tombe bien car la Taycan est lourde. 2295 à 2305 kg. C'est beaucoup ? Pas tant que cela finalement. C'est même 10 kg de moins qu'une Panamera Turbo S E-Hybrid dont le poids de la technologie électrique associé à la motorisation thermique pèse lourd sur la balance. Et la Tesla ? 2242 kg (norme DIN). Étonnant, non ?

TURBO ET TURBO S ?

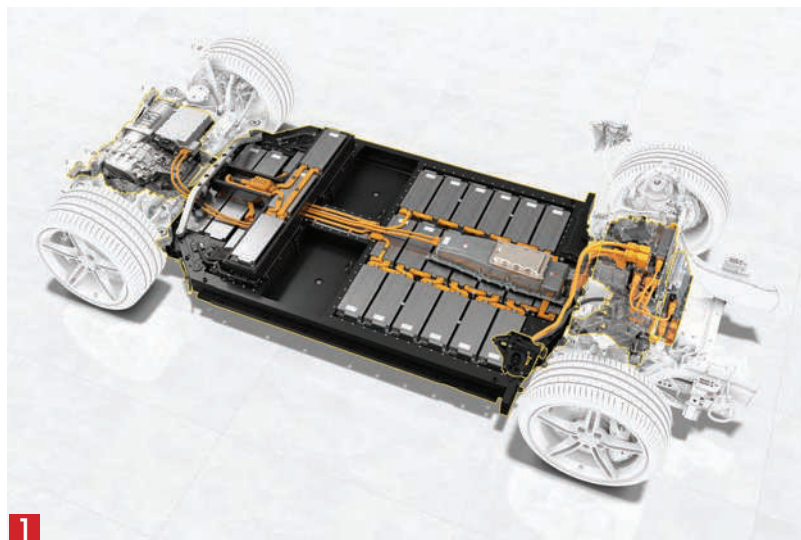
On va de surprise en surprise. Je ne vous ferais pas l'affront de vous rappeler qu'un véhicule électrique n'a pas de suralimentation (qui a dit « dommage ! » ?). Vous verrez que la Taycan n'en a pas besoin. Aujourd'hui, une simple 911 Carrera possède deux turbos. Une 911 Turbo également. C'est compliqué ? Vous n'y comprenez plus rien ? Prenez une aspirine et détendez-vous. C'est en réalité très simple. Chez Porsche, aujourd'hui, « Turbo » n'est plus synonyme de suralimentation mais de niveau de performance. C'est le cas des gammes 911, mais aussi Macan, Cayenne et →

Nouveauté

Panamera. Au sommet de chaque gamme, vous trouvez une Turbo, voire une Turbo S. Vous venez donc de comprendre que les Taycan Turbo et Turbo S, présentées aujourd'hui, représentent les fleurons du modèle électrique du constructeur. Cela veut dire également que des modèles moins performants (et moins chers) compléteront la gamme ultérieurement. Avant la fin de l'année pour être précis. Nous ignorons en revanche leur dénomination. Pourquoi pas Taycan, Taycan 4, Taycan S et Taycan 4S ? On peut même rêver d'une version GTS. Mais rien n'est moins sûr. Ce qui est certain en revanche, c'est que la version Cross Turismo, à hayon et dotée d'un profil de break de chasse, sera présentée l'année prochaine. Tout cela est bien joli mais s'il n'y a pas de Turbo, qu'a-t-elle dans les entrailles, cette belle auto ?

CÔTÉ TECHNIQUE : UNE VRAIE PORSCHE ?

Il y a tout d'abord une grosse batterie. Placée très bas pour abaisser le centre de gravité (plus bas que celui d'une 911) et entre les essieux (pour optimiser la répartition des masses). Des cavités ont judicieusement été aménagées au niveau des pieds des passagers arrière afin de garantir une assise particulièrement sportive, le plus près possible du sol. Elle est alimentée par une inédite architecture 800V. Sa capacité : 93,4 kWh. Identique pour les deux versions. Chez Tesla, elle est de 100 kWh. Il y a ensuite les trains roulants : double triangulation à l'avant et essieu multi bras à l'arrière (comme sur une Panamera), le tout cuisiné avec les ingrédients Porsche : PASM avec amortisseurs à trois chambres, PDCC (antiroulis actif), PTV+ qui

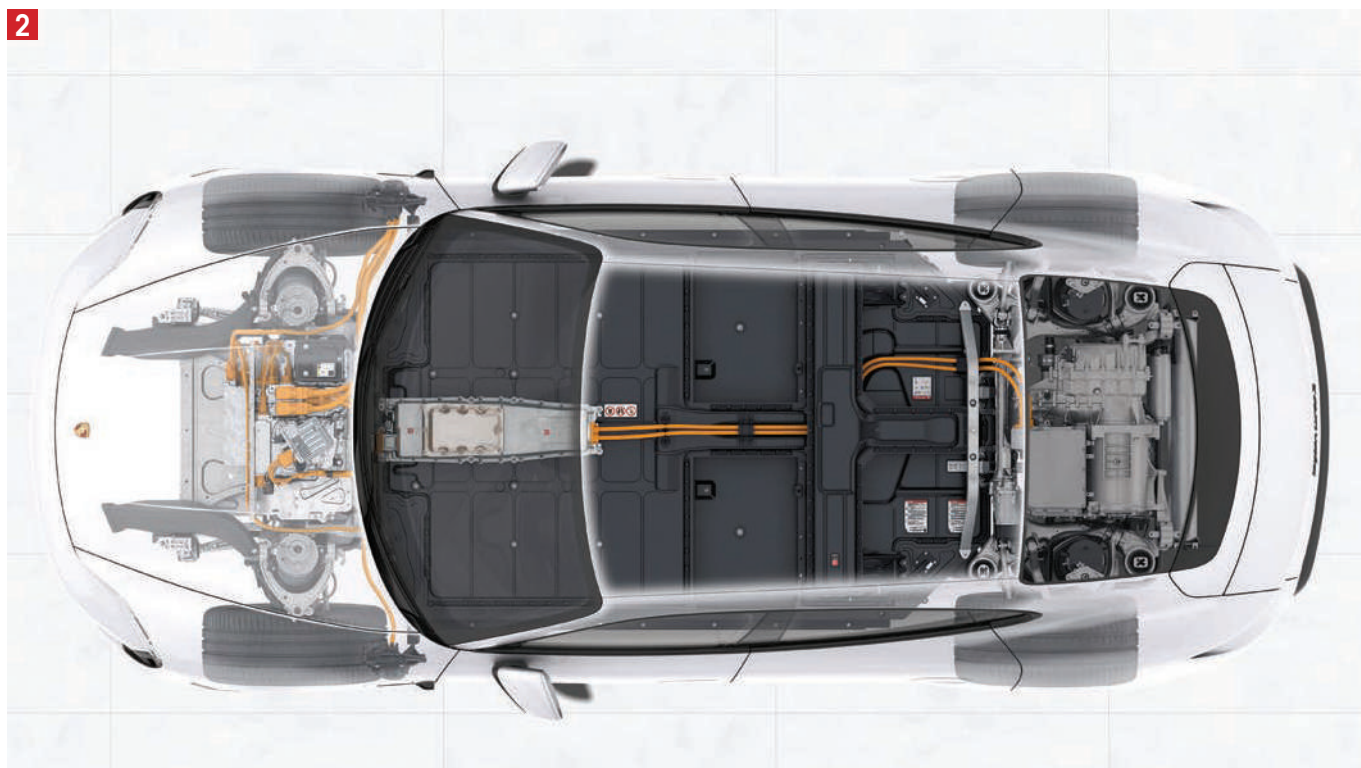


1

1. Les batteries logées dans le plancher ménagent des espaces pour les pieds des passagers placés à l'arrière.

2. Le groupe motopropulseur arrière associé à sa boîte de vitesse à deux rapports grève le volume du coffre.

répartit le couple de manière variable entre les roues pour améliorer l'agilité, roues arrière directionnelles. Le résultat s'appelle « Porsche 4D Chassis Control » et promet une tenue de route très... Porsche ! A vérifier, bien-sûr. Entre chaque essieu, un moteur électrique pour animer chaque train roulant et en faire une 4 roues motrices. Ils sont de type synchrone à aimants permanents et leur assemblage est assuré par Porsche. Leur bobinage spécifique permet de les rendre plus compactes. Puissance combinée ? 625 ch pour les deux versions mais une inédite fonction Overboost associée au déjà connu Launch Control permet de développer jusqu'à 680 ch et 850 Nm de couple pour la Turbo et 761 ch et 1050 Nm pour la Turbo S. Une boîte de vitesse à deux rapports reliée au moteur arrière permet de combiner accélérations canons et vitesse de pointe importante : 260 km/h. La Turbo S expédie le 0 à 100 km/h en 2,8 s. Le 0 à 200 en 9,6s. La Turbo fait à peine moins bien : 3,2 s et 10,6 s. Porsche insiste sur le caractère reproductible



2



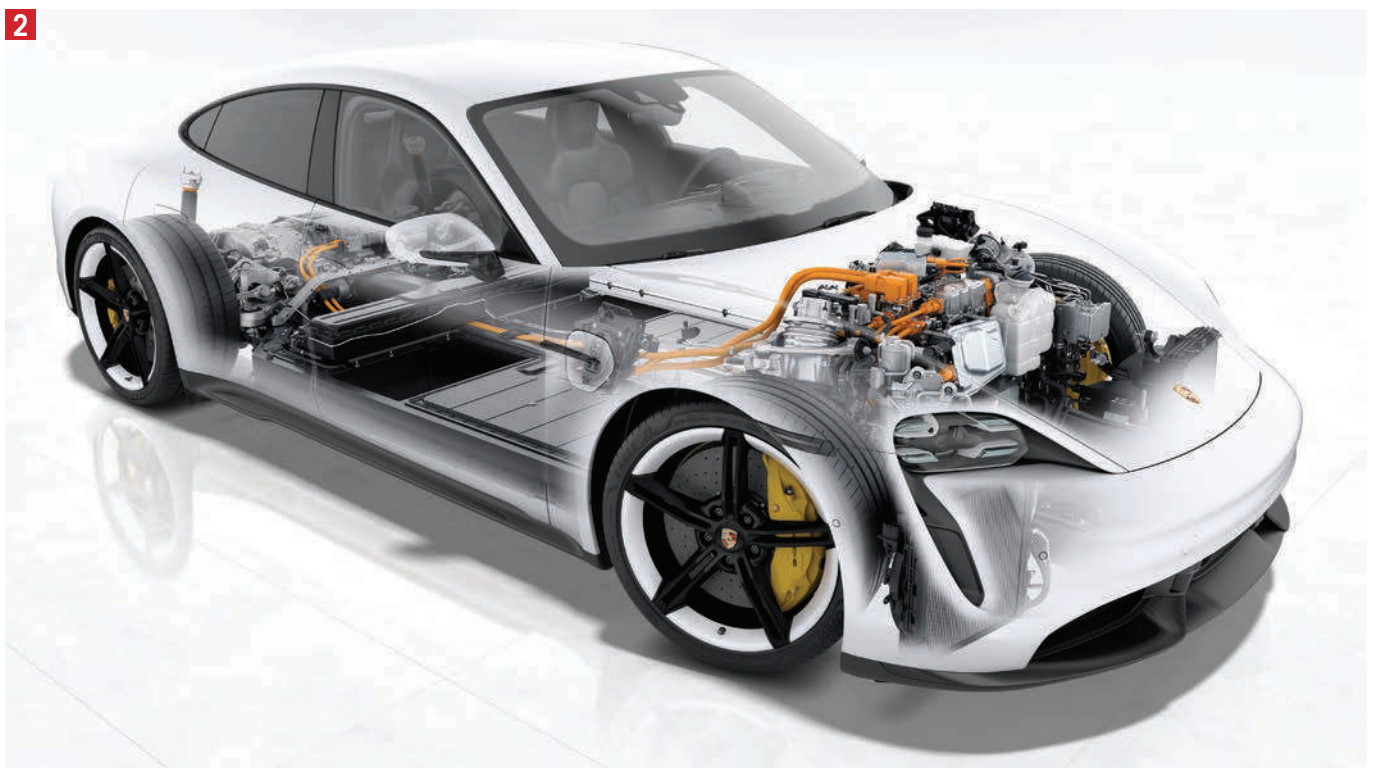
1

des performances de sa berline. Un système de régulation de la température des batteries et du système électrique permet d'obtenir un rendement optimal et constant au niveau des performances, de l'autonomie, mais aussi de la charge, quelles que soient les conditions climatiques. Pour ralentir les élans de sa berline électrifiée, Porsche a muni sa Taycan de freins à la hauteur de ses accélérations. Les étriers sont à 10 pistons à l'avant, 4 à l'arrière pour les deux versions, mais la Turbo S se dote en série de disques Carbone/Céramique

1. Jusqu'à quatre écran sur la planche de bord ! Celui situé devant le passager est en option.
2. La technologie embarquée prend de la place.

de 420 mm de diamètre devant pour 410 mm derrière. La Turbo doit « se contenter » de la technologie PSCB (Porsche Surface Coated Brake) éternée sur le Cayenne Turbo. Ces disques, recouvert de carbure de Tungstène ne s'oxydent pas et ne produisent aucune poussière. Leurs diamètres respectifs sont de 415 mm et 365 mm. De quoi garantir des distances d'arrêt très courtes d'autant que Porsche annonce qu'en usage normal, 90 % des ralentissements seront assurés par la seule force du freinage régénératif. →

2



Nouveauté

AUTONOMIE ET RECHARGE. UNE RÉELLE AVANCÉE DANS LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE ?

C'est sur ces points que Porsche est attendu au tournant. Tout le monde sait que ce sont les deux freins principaux (en plus du prix) à l'achat de véhicules électriques. Difficile de s'y retrouver car entre les anciennes normes qui datent des années 70, les normes NEDC corrélées qui ont permis la transition vers les nouvelles normes WLTP, il y a de quoi perdre son latin. Et les constructeurs ne se sont pas privés de mélanger tout cela à leur sauce pour désorienter un peu plus les consommateurs. Porsche annonce une autonomie, selon le protocole WLTP, allant jusqu'à 450 km pour le modèle Turbo munie de jantes aérodynamiques et jusqu'à 412 km pour la version Turbo S, pénalisée par ses roues plus larges et ses jantes moins profilées. Réaliste ? Presque. Car le constructeur a mis en ligne, sur la page dédiée à la Taycan, un inédit simulateur d'autonomie qui permet d'établir avec précision le nombre de kilomètres que vous pourrez effectuer avec votre véhicule en fonction du type de parcours (pourcentage de conduite en ville, route et



1

1. Une trappe de recharge de chaque côté du véhicule.

2. Les clients oseront-ils le vert mamba ?

autoroute), de la version, de la température extérieure, de l'usage de la climatisation (qui peut faire perdre jusqu'à 70 km d'autonomie !), et du type de jantes choisies.

J'ai réalisé trois simulations sur le site avec une Taycan Turbo. Deux extrêmes et un cas réaliste. (Vous pouvez faire de même depuis votre ordinateur, c'est gratuit)

1er cas : 100% d'autoroutes, température extérieure de -10°C, climatisation en marche, jantes mission E de 21 pouces. Résultat : 283 km d'autonomie...

2ème cas : 100% de nationales, température



2

Taycan Turbo



625 ch



680 ch
avec Overboost



850 Nm
couple max.



260 km/h
Vitesse maximale



2 305 kg
Din



270 kW
Charge max.



26,0 kW
/100km



0 g/km
Émissions de CO₂



450 km
Autonomie



155 552 € TTC



Empattement : 2 900 mm
Longueur : 4 963 mm
Largeur : 1 966 mm (2 144 mm avec les rétroviseurs)
Hauteur : 1 300 mm

Accélération avec Launch Control

0 - 100 km/h **3,2 s**
0 - 160 km/h **6,9 s**
0 - 200 km/h **10,6 s**



extérieure de 35°C, climatisation éteinte et jantes Turbo Aero de 20 pouces. Résultat : 470 km d'autonomie !

3ème cas : 35% de conduite urbaine, 35% de routes nationales et 30% d'autoroutes, température extérieure de 20°C, climatisation en mode éco plus et jantes Sport Aero de 20 pouces. Résultat : 393 km. Comme vous pouvez le constater, c'est le grand écart. Il faudra tester la voiture sur nos bases habituelles pour se faire une idée précise de l'autonomie de cette voiture dans des conditions réelles. Et pour la recharge ? Difficile également de s'y retrouver. A

On nous promet des sensations de conduite inédites, mais très Porsche.

domicile, si votre installation électrique le permet (diagnostic réalisé avec Porsche ou en ligne), vous pouvez espérer recharger votre Taycan en 9 heures sur une borne 11 kW. (Courant alternatif) Sur une borne publique de 50 kW en courant continu vous récupérerez 100 km d'autonomie en 28 minutes et 80% de la charge en 93 minutes. Sur un superchargeur de 270 kW (la puissance de charge maximale prévue pour la Taycan), vous pourrez récupérer 100 km d'autonomie en 5 minutes et 80% de la charge en 22,5 minutes. C'est le consortium IONITY qui est en train de développer ce réseau de →

Taycan Turbo S



625 ch



761 ch
avec Overboost



1 050 Nm
couple max.



260 km/h
Vitesse maximale



2 295 kg
Din



270 kW
Charge max.



26,9 kW
/100km



0 g/km
Émissions de CO₂



412 km
Autonomie



189 152 € TTC



Empattement : 2 900 mm
Longueur : 4 963 mm
Largeur : 1 966 mm (2 144 mm avec les rétroviseurs)
Hauteur : 1 378 mm

Accélération avec Launch Control



Nouveauté

recharge, semblable dans l'idée aux système mis en place par Tesla. Enfin, certains centres Porsche sont en train de s'équiper de ce type de superchargeurs et il sera possible d'y recharger son auto. Pas très pratique mais cela pourra dépanner.

IONITY : UN RÉEL CONCURRENT DES SUPERCHARGEURS TESLA ?

Ce réseau porté par les marques du groupe Daimler et Volkswagen ainsi que BMW et Ford est en train de développer un réseau de bornes de recharges ultrarapides sur le continent Européen. Avant la fin de l'année, 400 stations de recharges seront opérationnelles en Europe dont 80 en France. Chaque station possédera entre 3 et 8 bornes de recharge. A la différence de Tesla dont les superchargeurs sont limités à 150 kW, Ionity mise sur des bornes allant jusqu'à 350 kW. Il faut en moyenne deux mois à Ionity pour ouvrir une nouvelle station de charge. Une application dédiée pour Smartphone permet de trouver rapidement une borne disponible. Avec l'application Porsche Connect, disponible sur smartphone ou sur l'écran de votre Taycan, vous aurez accès au module Porsche Charging Service, qui référence l'ensemble des points de recharge disponibles en Europe y compris Ionity. Au total, près de 100 000 bornes sont référencées mais attention, toutes n'ont pas la même puissance. Ce module est gratuit pendant 3 ans mais la recharge sera payante même si Porsche annonce des tarifs préférentiels sur les bornes Ionity. La facturation se fera directement à partir de l'application.



1

1. Les superchargeurs IONITY promettent une recharge particulièrement rapide

2. La Taycan a déjà remporté la bataille du style. Mais pour le reste ?

QUEL AVENIR POUR LES BATTERIES ?

Porsche n'a pas décidé à l'instar de Renault pour sa Zoé de proposer les batteries de sa Taycan à la location. En achetant votre berline électrique, vous deviendrez donc propriétaire de ses accumulateurs. Le constructeur les garantit 8 ans (comme Tesla) dans la limite de 160 000 km. Et ensuite me direz-vous ? Tout le monde sait qu'une batterie perd de son autonomie avec le temps. Cela veut-il dire qu'il faudra jeter sa Taycan dans quelques années comme un vulgaire téléphone mobile ? Non. Rassurez-vous. La technologie des batteries (et par conséquent leur autonomie et leur durée de vie) progresse bien plus vite que n'a évolué le moteur à explosion depuis son invention. Un exemple ? en 7 ans de carrière, la capacité de stockage de la batterie de la Zoé est passée de 22 kWh à 52 kWh. Elle a plus que doublé ! Quant au moteur, sa

2





puissance a augmenté (de 90 à 136 ch), mais son rendement également. Bilan l'autonomie, selon le même protocole, est passée de 150 km pour la première version de 2013 à 390 km pour la nouvelle version. On peut donc aisément imaginer que dans 8 ans, votre Taycan pourra être équipée de batteries plus performantes qu'aujourd'hui, et sans doute moins chères (dans l'optique peu probable où il serait nécessaire de les remplacer). Dernier point, une étude américaine menée par Plug-in America sur 500 Model S de Tesla a montré que l'autonomie ne baissait que de 8% en moyenne au bout de 160 000 km. La température des batteries de la Porsche étant mieux régulée, nul doute que leur capacité sera davantage préservée.

TARIFS

Nombreux sont ceux qui ont tiqué devant les tarifs de la Taycan et nous les premiers : 155 552 Euros en Turbo et 189 152 Euros en Turbo S. Surtout si on compare (une fois de plus) à la Tesla Model S. Mais si on compare à la Panamera Turbo S, on se rend compte que le positionnement tarifaire devient plus cohérent.

A la lecture du tableau, on se rend compte que pour un encombrement proche de celui

Une ligne de toit dans le plus pur style Porsche

d'une Panamera Turbo S, la Taycan Turbo S offre une puissance et des performances supérieures (hors vitesse de pointe) pour un prix inférieur. Vous me répondez que Tesla offre mieux (surtout en autonomie) pour moins cher. Mais méfions-nous des effets de manche coutumiers du constructeur américain. Vous avez peut-être vu sur le Net ce tableau comparatif opposant Tesla Model S Performance et Taycan Turbo S, apparu comme par enchantement le jour de la présentation de la Porsche. Sur cette image, La Tesla se montre plus rapide, accélère plus vite, a plus d'autonomie et coûte moins cher que la Taycan. D'ailleurs, sur le site internet du constructeur américain, vous ne voyez plus que ces chiffres apparaître. La Tesla roule à 261 km/h mais combien de temps ? Elle fait le 0 à 100 km/h en 2,6 s mais combien de fois ? Elle a 590 km d'autonomie mais à quelle vitesse ? De son côté, Porsche a prouvé à Nardo que sa Taycan pouvait rouler vite et longtemps (3425 km en 24h recharge comprise et sans panne), qu'elle pouvait renouveler les accélérations sans surchauffe (0 à 200 km/h 26 fois d'affilée sans baisse de performance ni pépin), et que c'était une véritable voiture de sport (7 min 42 sec sur le Nurburgring) Bref, c'est du concret. →

FICHE TECHNIQUE

CARACTÉRISTIQUES	TAYCAN TURBO S	TESLA MODEL S P100D	PANAMERA TURBO S
Longueur	4 963 mm	4 970 mm	5 049 mm
Largeur	1 966 mm	1 970 mm	1 937 mm
Hauteur	1 378 mm	1 445 mm	1 423 mm
Empattement	2 900 mm	2 960 mm	2 950 mm
Poids (DIN)	2 295 kg	2 242 kg	2 310 kg
Coffre	446 l	894 l	500 l
Puissance	761 ch	598 ch	680 ch
0 à 100 km/h	2,8 s	2,6 s	3,4 s
Vitesse max	260 km/h	261 km/h	310 km/h
Autonomie	412 km	590 km	+ de 600 km
Prix	189 152 Euros	104 350 Euros	193 036 Euros

Nouveauté

NOTRE AVIS ET L'ESSAI DES DERNIERS PROTOTYPES

Nombreux sont ceux qui grincent des dents à l'arrivée de cette berline électrifiée, et nous-mêmes à la rédaction sommes partagés. Qu'en est-il de l'ADN de notre marque préférée s'il n'y a plus de Flat 6 qui rugit et qui vibre dans notre dos ? La réponse de Porsche : « Soul, Electrified ». « L'âme (de Porsche) électrifiée ». Et d'après les caractéristiques techniques et le design, on peut être rassurés. C'est bien une Porsche. Mais c'est aussi, un peu à l'instar d'une 918 Spyder dans une dimension moindre mais à plus grande échelle, une vitrine technologique. Une (belle) réponse du constructeur à une politique environnementale qui contraint les fabricants de voitures à se lancer sur ce marché. Porsche a-t-il fait le bon choix ? L'avenir nous le dira. Y aura-t-il encore des Porsche thermiques ? Grâce à la Taycan et aux Hybrides : Oui ! Est-ce une vraie Porsche sur la route ? Vous le saurez le mois prochain après notre essai complet. En attendant, notre correspondant britannique Andrew Frankel a eu la chance de prendre le volant de véhicules de pré-série avant sa présentation officielle. Il nous livre ses premières impressions. Voici quelques morceaux choisis :

« On est assis bas, ce Taycan est tel que Porsche l'a voulu : Une voiture sportive dédiée à son conducteur [...] fermez les yeux et vous pourriez presque vous sentir dans une 911. [...] Bien qu'ayant passé plusieurs heures sur le siège passager lors de tests hivernaux, j'ai la sensation étrange de ne pas savoir à quoi m'attendre. Pourtant, bien que tout soit nouveau, tout me paraît familier. Je ne ressens pas le feeling d'un Cayenne ou d'une Panamera. Ça me semble idiot de le dire compte tenu de son poids, de sa longueur



1. Andrew Frankel a pris le volant de modèles de présérie. Il nous livre ses impressions

2. « elle est monstrueusement rapide, même sur ces routes difficiles »

et de son empattement. C'est quelque chose de plus proche de la 911. Pourtant je n'ai pas encore fait 50 km. Ce ressenti dans la direction, sa précision sont très « Porsche ». C'est surprenant et rassurant. [...] La Turbo S est suffisamment rapide pour vous étourdir grâce à son Overboost. Le couple est délivré de façon si instantanée et l'accélération tellement violente et explosive que l'expérience n'est pas aussi agréable qu'on pourrait l'imaginer. Et la poussée ne faiblit pas bien que l'on dépasse déjà largement les limites autorisées par la loi. Le son, très « électrique » n'est pas désagréable. Il est artificiellement accentué dans l'habitacle. Sur le papier, cela peut sembler inutile car il ne fait qu'optimiser le bruit déjà existant. Mais il ajoute du caractère à la voix quasi muette de la voiture. La vitesse augmente et les suspensions en mode Sport et Sport+ offrent un habile compromis. Associées à la direction et aux accélérations dévastatrices, on obtient quelque chose de monstrueusement rapide même sur ces routes difficiles. Aucune voiture à ma connaissance ne gère avec cette aisance une telle masse. Elle ne se comporte pas comme une voiture plus courte ou plus

2



« C'est pourtant une des GT les plus confortables que je connaisse et sans aucun doute la plus silencieuse. En matière de comportement routier, elle est époustouflante. »



légère, mais une fois placée sur sa trajectoire, sa stabilité est phénoménale. Est-elle fun pour autant ? Oui et Non. Oui car ses capacités vous laisseront bouche bée et non car ce n'est pas l'expérience de conduite d'une 911. Il est vrai qu'avec 4 portes, ce poids et cet empattement, sans flat 6 et sans boîte de vitesse, ce n'est pas très surprenant. Néanmoins, certaines choses ne me conviennent pas. Le frein moteur notamment, n'est pas assez marqué à mon goût. Bien que le freinage régénératif soit engendré par le lever de pied de l'accélérateur, je me retrouve à essayer de rétrograder en tentant de trouver une hypothétique palette derrière le volant. Il faut utiliser la pédale de frein beaucoup plus souvent que sur une voiture normale. Pourtant, en théorie, 80% des ralentissements devraient se faire sans l'intervention des freins classiques. [...] Un autre petit problème concerne les freins eux-mêmes. Je préfère de loin la sensation des freins de la Turbo dont les disques sont recouverts de carbure de tungstène, que ceux en carbone/céramique de série de la Turbo S. A choisir, j'opterais pour une Turbo, environ 15 000 livres moins chère que la Turbo S (33 600 Euros en réalité NDLR), dont les roues se contentent d'un diamètre de 20 pouces et dont les freins offrent un meilleur feeling. Cependant je cocherai l'option « roues arrière directrices » qui apporte agilité dans les virages serrés et une formidable stabilité dans les grandes courbes. [...] Oublions

Qui s'amusera à mettre sa Taycan en dérive ?

un instant que le Taycan est électrique et considérons simplement ce qu'elle est capable de faire et comment elle le réalise. Peut-on, selon ces critères, la considérer comme une authentique Porsche ? En ces temps de Cayenne et Panamera et d'après les premières impressions des prototypes que j'ai conduits, la réponse est sans équivoque : C'est bien une Porsche ! [...] C'est pourtant une des GT les plus confortables que je connaisse et sans aucun doute la plus silencieuse. En matière de comportement routier, elle est époustouflante. [...] Ses créateurs peuvent être satisfaits d'avoir créé la meilleure voiture électrique du moment, et avec une longueur d'avance.»

CONCLUSION

Voilà qui promet encore des débats houleux au sein de notre rédaction ! Pour ma part, j'ai hâte d'en prendre le volant et de vous livrer mes premières impressions. Ne soyons pas trop inquiets pour l'avenir à court et moyen terme de nos voitures préférées. C'est grâce aux Taycan et autres engins hybrides que Porsche pourra continuer à nous proposer des engins aussi fabuleux que les 911, mais aussi des voitures plaisir plus vertueuses. D'ailleurs le retour au 6 cylindres atmosphérique de la 718 pour ses versions GT4 et Spyder n'en est-il pas le meilleur exemple ? Restons confiants dans l'avenir, chevillés à notre passion et rendez-vous le mois prochain pour un compte-rendu détaillé des premiers essais officiels. ●

Premier
Essai

992 CARRERA



La présentation presse de la nouvelle Carrera s'est déroulée sans bruit à la fin août. L'occasion de démontrer que, une fois encore, la "petite" 911 offre plus avec moins. Compte-rendu de notre correspondant Richard Lane. TEXTE : RICHARD LANE - PHOTOS : PORSCHE AG

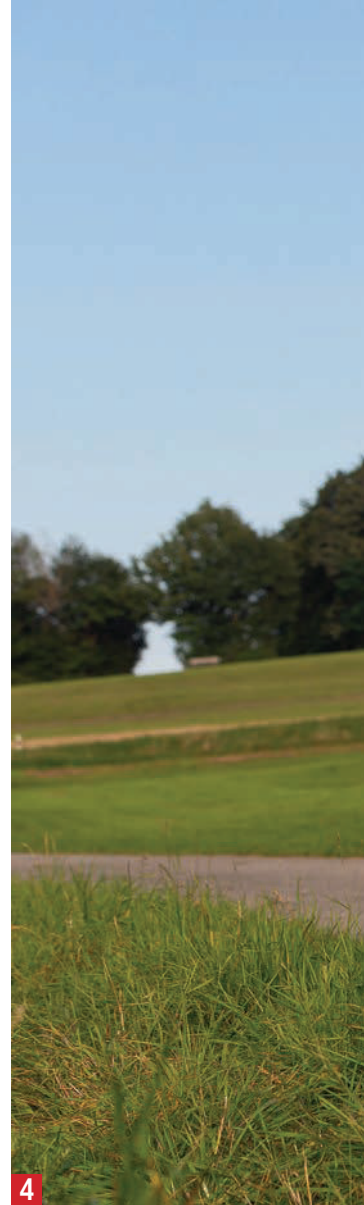


Premier Essai

Pensez à une Porsche 911. Pas n'importe quelle 911. Une propulsion biturbo avec des pneus énormes. Une 911 qui atteindrait le 100 km/h départ arrêté en un tout petit peu plus de 4 secondes et qui vous emmènerait efficacement au-delà des 290 km/h. Certains d'entre vous, j'en suis certain, penseront à une 993 GT. Mais vous auriez pu tout autant vous représenter la nouvelle 911 Carrera. C'est maintenant l'entrée de gamme de la nouvelle génération 992 de la 911. Il est donc amusant ou impressionnant de constater que les performances d'une série « homologation » comme la 993 GT construite, et ce n'est pas si lointain, au milieu des années 90, sont maintenant atteintes par la plus petite de la famille 992. J'ajouterais même que si on opte pour le pack Sport Chrono, le 0-100 km/h se fait en 4 dixièmes de moins que la 993 GT, 4 secondes contre 4,4 secondes. Les deux modèles partagent également une monte pneumatique très proche même si en 2019, les 295 de section du pneu arrière de la Carrera sont modestes comparés aux sportives modernes alors que les 285 de la 993, en 1995, apparaissaient comme énormes selon les standards des Porsche de route de l'époque. A l'époque, il vous fallait déboursier autour de 250 000 euros pour vous offrir une 911 aussi performante. Aujourd'hui, la facture sera plus de deux fois moins élevée. Certes, la GT n'affichait que 1300 kg sur la balance soit 210 kg de moins que la 992 Carrera, même équipée de pièces de carrosserie en aluminium. Il reste donc des marges de progression à ce niveau-là !

CE QU'ELLE A EN MOINS

Alors cette nouvelle 911 Carrera ? Et bien ce n'est pas une S, elle n'a pas de transmission intégrale, elle n'est pas cabriolet, et elle reçoit une boîte PDK à huit rapports, la boîte mécanique à sept rapports arrivera dans un second temps. Le bloc est le même six cylindres à plat de 3.0 litres que sur la S, bien qu'équipé de turbos de taille réduite. Il affiche 385 ch à 6500 tours/min au lieu des 450 ch de la S. Le couple est également en retrait à 450 Nm de 1950 à 5000 t/mn. Cela n'impacte que peu les performances car le 80-120 km/h passe de 2,2 s sur la S à 2,6 s pour la Carrera. Je suis persuadé que de nombreux propriétaires, et même certains journalistes essayeurs, ne sentiront pas la différence ! La Carrera reçoit également des disques de frein plus petits que sur la S. Seulement deux autres caractéristiques de la S ne peuvent pas se retrouver sur la Carrera : les roues arrière directrices et la possibilité d'abaisser la caisse de 10 mm qu'on trouve dans le pack suspension sport de la S. On verra si cela freinera les ventes de la Carrera. Sans option, le prix débute à 106 654 euros soit près de 16 000 euros de moins que la version



1. L'option coque des rétroviseurs en carbone contraste bien sur une carrosserie jaune

2. Il manque le S, mais au final, elle s'en sort très bien !

3. Option phares matriciels à LED teintés

4. Normalement, on est censé reconnaître une Carrera à ses jantes 19" et ses étriers de freins noirs, mais ici, on est au maxi des options, y compris les freins céramique !

5. La "petite" version a plus que jamais de l'intérêt, il ne lui manque toujours que l'image

S. Je dois avouer que notre voiture d'essai est bien mieux équipée que la version de base avec des options comme le système nose lift, les échappements sport et le pack Chrono sport déjà mentionné plus haut notamment. La voiture a également en option le réservoir 90 litres qui permettrait, selon les tests, de parcourir plus de 1200 km sur autoroutes avec un seul plein !

A l'intérieur, on retrouve la même ambiance que dans la S, avec le système multimédia à écran tactile de 10,9 pouces et l'instrumentation digitale. Il faut un petit temps d'adaptation à cette ambiance un peu futuriste mais j'avoue avoir eu un petit faible pour l'intérieur en cuir chocolat et les inserts en bois Paldao de l'une des voitures présentes à cet événement presse. Une vraie réussite. Par le passé, les déclinaisons d'entrée de gamme de la 911 ont toujours été les plus faciles à piloter. Des roues moins larges, des ailes plus étroites et des suspensions plus douces, voilà qui permettait de conduire ces voitures plus facilement sur la route en les rendant agiles et efficaces à vitesse « normale ». C'est pourquoi on peut être surpris par cette nouvelle Carrera. En effet, aujourd'hui elle propose une caisse élargie qui était autrefois réservée aux versions 'S'. A cela s'ajoute également un train avant qui, ayant pris 46 mm par rapport à la version 991, est aussi large que celui de la dernière GT3 !



Notre voiture d'essai avait la monte disponible en option, les 20 pouces à l'avant et les 21 pouces à l'arrière. De série, les jantes sont plus étroites d'un pouce aux quatre coins. Cela ne reste pas très discret mais cela va parfaitement avec les dimensions de l'auto ! Tout cela pour dire que la Carrera version 992 est une voiture imposante qui propose une monte version XL pour dominer la route !

CE QU'ELLE A EN PLUS

Sous le capot également, on ne retrouve pas une configuration au rabais. En effet, avec encore 380 cv, le bloc affiche une puissance parfaitement en ligne avec la sportivité du modèle. En plus, les roues de compresseur des turbos sont plus petites. Non, vous avez bien lu, ce n'est pas une faute de frappe c'est un vrai avantage sur cette auto ! En effet, même si elles font perdre 300 millibars de pression par rapport à celles présentes sur la Carrera S, elles tournent plus rapidement, ce qui permet d'éliminer pratiquement le temps de réaction et cela donne à l'auto une réponse à l'accélération hyper dynamique ! On a donc une accélération, d'ailleurs accompagnée par un miaulement métallique électroniquement ajouté comme une réminiscence du bruit des anciennes 911, qui se rapproche d'un bloc atmo équipé d'un gros volant moteur. Ainsi ce nouveau moteur 3 litres est impressionnant de réactivité. Il grimpe joyeusement →

« Une fois décapoté, il faut profiter exclusivement du moteur et de l'environnement sans se faire polluer par de la musique et ou des appels inopportuns. »





1

jusqu'aux 7500 tours/min du rupteur sans effort apparent. Et couplé avec la boîte PDK, qu'on ne présente plus, les rapports et la vitesse grimpent sans à-coup. Avec ce niveau de puissance et de couple disponibles sur cette version, porter son choix sur ce modèle apparaît comme un excellent rapport performance/prix !

Le seul problème de cette voiture c'est qu'on ne réalise pas la vitesse à laquelle on roule. Les pneus ont un grip de haute tenue et avec la stabilité du châssis et l'isolation phonique de la cabine, on accélère sans s'en rendre compte. Attention à ne pas dépasser les limites de vitesses autorisées ! Mais voilà le propre des 911 modernes. Compte tenu du fait que les 2/3 du poids sont situés derrière le pilote, la Carrera S et cette Carrera apparaissent finalement redoutablement paisibles à piloter ! A un point tel qu'on pourrait considérer qu'elles sont presque apathiques dans leur comportement. En fait la décision prise par Porsche de choisir des roues plus larges à l'arrière a l'effet escompté. La voiture est parfaitement équilibrée et dès qu'on pointe le magnifique petit volant de 36 cm de diamètre dans une direction, elle répond immédiatement et sans effort apparent. La direction est-elle un peu lourde ? Peut-être, mais cela n'implique pas de temps de latence dans les réactions de l'auto. Il faut juste s'y faire ! Alors qu'est-ce qu'elle a de vraiment nouveau cette Carrera ? Car jusqu'à maintenant elle affiche toutes les caractéristiques que nous avons découvertes sur les versions déjà présentées de la 992 : précise, neutre et formidablement rapide ! Après mon essai, je dirais que ce qui est



2

1. L'intérieur est strictement identique à celui de la S

2. Quand l'aiguille montera en haut des tours, vous ne sentirez que bien peu de différences avec une S !

nouveau avec cette 911 d'entrée de gamme c'est qu'elle ne se prend pas autant au sérieux que ses grandes sœurs. La garde au sol, plus haute de série, lui donne une ligne un peu « perchée » à l'arrêt, enfin quand on la place à côté de modèles équipés des suspensions sport PASM (ce qui, dans les faits, représente la majorité des ventes) mais l'espace supplémentaire avec la route amène, en définitive, une meilleure fluidité dans les mouvements de la caisse une fois en roulage. Et, si on veut la piloter à des allures normales, c'est incontestablement le gros plus du modèle. En effet, la suspension respire plus librement et cela libère un pan de la personnalité de l'auto en permettant à la distribution naturelle des masses de passer un peu plus au premier plan. Les termes

sous-virage ou survirage sont quasi inconnus sur cette génération de 911, même en allant la chercher dans ses retranchements. Mais ce que la 911 Carrera fait très bien, c'est de laisser entrevoir un comportement joueur en transition dans les virages. Il est ici possible de la mettre en survirage, en surchargeant fortement le train avant un freinage dans un virage serré. Il se peut ainsi que l'arrière se mette à glisser en décrivant une courbe plus large que le train avant. Ce mouvement peut être soudain mais il n'est pas piégeux car le châssis est très bien réglé même avec des suspensions plus souples que sur la S. Et les roues directrices ? Cela ne m'a pas manqué. Evidemment cela l'aurait rendu encore plus agile mais bon elle est, selon moi, déjà parfaitement maniable ainsi. Au bout de 10 kilomètres au volant de la Carrera, je me suis dit que je ne voyais pas l'intérêt d'avoir des suspensions plus fermes. J'ai testé les versions déjà présentées de la 992 et je trouve que sur des revêtements très abimés, ces voitures pouvaient se mettre à flotter. Ici, la Carrera affiche un bon compromis entre souplesse et performance. Il est cependant possible de les raffermir un peu en passant en mode Sport Plus. Evidemment sur les routes allemandes, lisses comme du billard, c'est surtout sa qualité de sportive routière que j'ai pu apprécier. Une vraie GT qui vous amènera rapidement et sereinement d'un point A à un point B.

LE BON COMPROMIS

Si les ventes de la 992 suivent la même répartition que la génération précédente, la Carrera S se vendra beaucoup mieux que la Carrera et la GTS, qui apparaîtra d'ici un ou deux ans, les supplantera facilement toutes les deux ! En fait, à la différence des acheteurs de 718 Cayman ou Boxster, qui plébiscitent plutôt les versions d'entrée de gamme que les versions haut de gamme du modèle, les propriétaires de 911 ont tendance à dépenser beaucoup pour leur configuration. Chez



1

1. Les exemplaires de la présentation presse avaient toutes les options permettant de les confondre avec des S

2. Les grosses sorties rondes indiquent la présence de l'option échappement sport

Porsche, on remarque d'ailleurs que plus un modèle est cher, plus le client dépense en option ! Cependant, après avoir essayé cette Carrera, je ne suis pas persuadé que c'est la bonne approche. En effet avec ses lignes généreuses, la Carrera possède une vraie personnalité qui n'a pas à rougir par rapport à la S. Et à aucun moment de mon essai, même sur les autoroutes dégagées où j'ai pu aller vraiment vite, je n'ai senti que le « petit » moteur de 380 cv manquait de souffle et de puissance. Evidemment, on est un peu moins rapide en ligne droite mais honnêtement le tachymètre affiche rapidement des vitesses interdites de notre côté du Rhin ! Tout en souplesse, facile à piloter et possédant un ADN véritable de voiture de sport, cette version d'entrée de gamme ravira, je le crois, ceux qui ne pourront ou ne voudront exploiter que les 8 ou 9 dixièmes des performances de leur 911. Pour ceux qui souhaiteront aller plus vite et plus fort, alors ils se tourneront plutôt sur une voiture taillée pour le circuit comme une GT3. Ou alors une 993 GT, mais ce n'est pas le même prix ! ●

2



Essai

PANAMERA GTS



Présentée en fin d'année dernière, elle n'avait pas encore eu les honneurs de Flat6. Son essai dans nos colonnes est une belle façon de fêter les 10 ans de la berline allemande. Esthétiquement, les modifications par rapport au modèle qui lui sert de base sont limitées : les boucliers avant et arrière ainsi que l'aileron escamotable en trois parties sont hérités de la Turbo. Les encadrements de vitres, les bas de caisses, les marquages et les feux arrière, les sorties d'échappement ainsi que les écopés latérales se teintent de noir tout comme les jantes de série alors que les étriers de freins passent au rouge. Un marquage GTS en bas des portes avant est présent mais pas obligatoire. Des détails donc, mais qui suffisent à donner à cette version un petit côté « bad boy » qui lui sied à merveille, surtout dans cette

magnifique teinte « Rouge Carmin ». Bien-sûr si le rouge vous paraît trop discret, vous pouvez opter pour l'original « Vert Mamba », autre teinte de présentation du modèle. Rassurez-vous, les coloris classiques sont également présents au catalogue, mais pourquoi ne pas se lâcher un peu ? Durant cet essai, rares étaient les personnes qui ne se retournaient pas sur son passage. Succès garanti et pas une seule réaction d'hostilité. Evitez néanmoins de faire des « Launch-Control » à chaque feu rouge sous peine d'énervier les riverains et la maréchaussée. Car la GTS est sonore et sportive comme nous allons le voir plus tard. A l'intérieur, le cuir et l'alcantara noir s'invitent et garnissent les sièges sport adaptatifs à 18 réglages livrés de série. On retrouve l'alcantara sur le ciel de toit et le volant sport de série. Cette combinaison se marie parfaitement aux habillages en aluminium anodisé brossé noir. En revanche,

La Panamera GTS cherche à allier luxe et sportivité. Deux notions a priori antinomiques, mais que Porsche souhaite combiner pour en faire la plus amusante des berlines du constructeur. Pari réussi ?

TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : FABIEN CARON, PORSCHE



il vous faudra mettre la main au porte-monnaie si vous souhaitez les surpiques rouges contrastantes associées aux broderies « GTS » des appui-têtes et aux ceintures de sécurité du même coloris. Une option à 2604 Euros qui équipait notre modèle d'essai et disponible également en coloris craie. Choix qui permet d'affirmer un peu plus encore la philosophie sportive de l'auto. En outre, si l'alcantara vous rend allergique ou le noir neurasthénique, les habillages traditionnels des Panamera en cuir de couleur sont disponibles. A vous de choisir !

SUR LA ROUTE

Commençons tout de suite par ce qui fâche, les compliments n'en seront ensuite que plus élogieux. Ça peut sembler être une lapalissade mais il est bon de rappeler que la Panamera est encombrante. Plus de 5 m

de long (5053 mm pour être précis), près de 2 m de large (1937 mm sans les oreilles pour les amateurs de chiffres). Rien de rédhibitoire si vous circulez sur les grands axes et que vous possédez un grand garage. En revanche, dès que la chaussée se rétrécit et que vous devez affronter les parkings urbains, la sueur commence à poindre sur votre front et vos aisselles. Alors que vous serrez les fesses en espérant que vos magnifiques jantes ne feront pas les frais d'une rencontre inopportune avec une bordure, vous vous mettez à prier en souhaitant qu'une voiture n'arrive pas en face ou qu'un voiturier fasse son apparition. Deuxième bémol, qui est la conséquence du premier et qui ne surprendra personne, cette auto est lourde. Le poids à vide de 2070 kg selon la norme CE laisse imaginer qu'on dépasse allègrement les 2,2 tonnes en ordre de marche. C'est toujours moins qu'une Bentley Continental GT qui →

Essai

n'a que deux portes mais n'oublions pas que nous sommes à bord d'une Porsche, sportive de surcroît.

Dernier point négatif et j'arrêterai avec les critiques : le prix et la politique d'options (ce qui n'est pas une surprise non plus.) 142 756 Euros. C'est 27 500 Euros de plus qu'une Panamera 4 E-Hybrid, certes dotée d'un V6 moins prestigieux et à l'équipement il est vrai moins fourni mais à la puissance identique et à la technologie certainement plus coûteuse. Même pour ce prix, vous n'avez pas l'accès mains libres (1104 Euros), ni une caméra de recul (1428 Euros), ni même de fixations isofix à l'arrière (492 Euros) alors qu'une citadine haut de gamme vous fournira tout cela de série... Mais ne tirons pas trop sur l'ambulance (rouge également) tous les constructeurs allemands et de prestige font de même. Et la GTS reste 18 000 Euros moins chère que la version Turbo de 550 ch.

Mais face à ces critiques que vous pourrez juger excessives ou inappropriées (barrez la mention inutile), la Panamera GTS est pétrie de qualités. Commençons par son moteur. Même s'il perd en cylindrée (4 litres contre 4,8 litres pour la version qu'il remplace) et qu'il gagne deux turbos, il a la bonne idée de rester fidèle au V8. Souple, puissant, voire rageur dans les tours (zone rouge à 6800 tr/min), mais aussi très coupleux dès les plus bas régimes (620 Nm dès 1800 tr/min ! merci la suralimentatation), c'est une réussite totale. Associé à l'échappement sport de série, il offre une musicalité parfaite, ronronnant comme un chat au ralenti et rugissant comme un lion quand il grimpe dans les tours. Agrémentez tout cela de quelques borborygmes au lever de pied et au rétrogradage ainsi qu'un bruit de canot Riva discipliné à allure constante et vous obtenez un sans-faute. Jamais effacé ni trop envahissant. Bien sûr il n'offre pas la poigne de la Panamera Turbo ni les relances



1



2



3

1. La poupe, racée est sportive et élégante.

2. Les jantes Exclusiv Design en 21 pouces sont en option.

3. Le V8 4L Biturbo développe 460 ch et 620 Nm de couple. En plus, il sonne bien...

4. La Panamera GTS fait tourner les têtes !

stratosphériques de la Turbo S E-Hybrid, mais son caractère plus enjoué nous pousse à une conduite plus « rock n'roll » et c'est bien là l'essence même de cette GTS.

D'ailleurs le chrono ne s'y trompe pas avec un 0 à 100 km/h expédié en 4,1 s et une vitesse de pointe frôlant les 300 km/h. Même les chiffres de consommation ne se sont pas envolés. Certes 15 litres aux 100 km sur un parcours de 400 km cela peut paraître beaucoup, mais vu le rythme adopté, assez éloigné de celui d'une utilisation conventionnelle, je m'attendais à pire. J'ai même réussi à descendre sous la barre des 9,5 L/100 km sur



4



1

une cinquantaine de km réalisés il est vrai en grande partie sur un tronçon d'autoroute limité à 110 km/h. En pratique, vous pouvez donc tabler sur une consommation de l'ordre de 12 L/100 km ce qui n'est pas très éloigné des chiffres d'une 911 plus légère et avec deux cylindres de moins. Poursuivons avec le comportement routier. Doubles triangulations à l'avant, essieu multi bras à l'arrière, le tout en aluminium s'il vous plait. Pour le freinage, gros disques de 390 mm pincés par des étriers à 6 pistons à l'avant, quand l'arrière s'équipe de galettes de 365 mm mordus par des pincés à 4 pistons. Des trains roulants maintenus sur la route par une suspension PASM à trois chambres de série permettant de faire varier la hauteur de caisse sur trois niveaux et la dureté des amortisseurs selon trois lois. Voilà pour la théorie, du moins en série, car vous pouvez toujours cocher quelques options supplémentaires pour optimiser le châssis, ce que ne se prive pas de faire notre modèle d'essai. Barres stabilisatrices actives pour limiter le roulement (PDCC) associé au PTV+ (contrôle vectoriel de la motricité) et même roues arrière directrices (dans le sens opposé des roues avant jusqu'à 50 km/h puis dans le même sens au-delà). En pratique on obtient une voiture extrêmement dynamique, vive et joueuse sans pour autant se montrer piègeuse aux limites (bien difficiles à atteindre d'ailleurs). Le tour de force revient à sa capacité à rester étonnamment confortable, même si le mode Sport+ vous fera légèrement rebondir sur chaussée dégradée. En mode Normal, c'est de la ouate, malgré les pneus à profil mince. Seuls quelques bruits

1. Oscar Caron (à gauche) et Théo Bracke (à droite), deux doubles champions de France de cyclisme sur piste, visiblement intéressés !

2. Le toit ouvrant vitré apporte une belle luminosité mais provoque trop de remous une fois ouvert.



2

aérodynamiques au niveau des rétroviseurs et des bruits de roulements inhérents à la largeur des pneumatiques arrière (315 mm quand même) vous rappelleront que vous avez dépassé les limites autorisées. →

FICHE TECHNIQUE

CARACTÉRISTIQUES	PANAMERA GTS
Cylindrée	3 996 cm ³
Puissance	460 ch de 6 000 à 6 500 t/mn
Couple	620 Nm de 1 800 à 4 500 t/mn
Boîte	PDK 8 rapports
Poids à vide	1 995 kg DIN
Performances	292 km/h
0-100	4,1 s
0-200	15,4 s
Consommation	10,3 l cycle mixte
Emission de CO ₂	235 g/km
Prix	142 756 € TTC

Essai



1



2



3



4

PEUT-ELLE ÊTRE NÉANMOINS CONSIDÉRÉE COMME UNE SPORTIVE ?

C'est la question que je suis allée poser à deux doubles champions de France de cyclisme sur piste fraîchement médaillés, à leur sortie du Vélodrome National de Saint-Quentin-En-Yvelines : Théo Bracke et Oscar Caron. Le sport, ils en connaissent un rayon. Ce qui est logique après tout. Tout d'abord la ligne : ils la trouvent « classe en rouge, avec une ligne sportive mais classique, avec un véritable ADN Porsche ». A l'intérieur, « l'arrière est très confortable et moderne, luxueux et sportif » selon Oscar qui apprécie particulièrement en bon geek l'écran de réglages qui trône entre les deux sièges passagers. Il regrette néanmoins l'absence d'affichage de la vitesse. Le moteur : « rageur et sonore quand il faut mais discret aux allures légales » selon Oscar. Lorsque je lui demande si son comportement routier est sportif, il me répond dans un léger rire « Ah oui ! Carrément ! Mais elle sait se montrer confortable, d'ailleurs les sièges arrière individuels maintiennent vraiment bien et on a de la place pour les jambes ». Après cette brève interview de jeunes sportifs

1. Le tableau de bord clair et lisible déborde de technologie : apprentissage indispensable.

2. Surpiqûres, broderies et ceintures rouges, c'est le pack GTS.

3. L'écran arrière et les réglages individuels occuperont vos ados !

4. En berline, la GTS est une stricte 4 places. Les sièges apportent confort et maintien

5. Les phares matriciels à LED (PDLs+) s'adaptent à l'environnement sans éblouir : bluffant !

pour qui la voiture n'est qu'un moyen de transporter les vélos ou de se rendre à une compétition, je décide de retrouver un peu de professionnalisme en tentant de répondre seul (mais accompagné de mon chauffeur Alexandra) à cette épineuse question :

EST-ELLE CONFORTABLE ET LUXUEUSE ?

Installé à l'arrière, et bercé par le ronronnement du V8, je me laisse une fois n'est pas coutume conduire. Oscar avait raison. Il y a de la place pour les jambes et la tête ne frotte pas le plafond. Le confort est royal et le maintien des sièges excellent. On peut à loisir jouer avec les différents réglages de climatisation et se faire chauffer le fessier si nécessaire, dans des effluves de cuir et d'alcantara. Tout ce qui fait l'essence d'une limousine donc. Pari réussi, encore une fois. Néanmoins, les passagers les moins grands pesteront contre les sièges avant dont la partie supérieure des dossiers très volumineuse, réduit fortement le champ de vision vers l'avant, entraînant un sentiment de confinement. Claustrophobes de petite taille, s'abstenir.



EN CONCLUSION

Plaisir et efficacité, luxe et sportivité, la Panamera GTS réussit à merveille à marier les genres. Elle remplit donc son contrat et peut porter, sans rougir, et avec fierté ces trois initiales prestigieuses : Grand Tourisme Sport. Une berline sportive bien désirable, qui sait vous bercer ou vous malmener au grès de vos humeurs. Une véritable Porsche en somme, objet de plaisir utilisable au quotidien. Si vos finances vous le permettent mais que des raisons logistiques vous empêchent de vous offrir une 911 (enfants encombrants, belle-mère à balader, vélos à transporter etc...), n'hésitez pas, c'est la Porsche qu'il vous faut. Vous aurez sans doute quelques suées en ville, mais beaucoup de plaisir ailleurs. ●

Un grand merci à Oscar Caron et Théo Bracke deux jeunes champions pleins d'avenir qui ont su, malgré des championnats de France très disputés, libérer du temps pour ce reportage.

Merci également à Jordan Alves, leur entraîneur du Vélo Club de Roubaix qui a joué le jeu en libérant ses poulains.

Merci à Sylvie Pasqualin responsable communication à la Fédération Française de cyclisme, qui nous a permis de réaliser au pied levé les photos sur l'esplanade du vélodrome de Saint Quentin En Yvelines.

OPTIONS PRÉSENTES SUR NOTRE PANAMERA GTS

0L	Rouge Carmin	3 924 €
GK	Pack intérieur GTS en Rouge Carmin	2 604 €
3FU	Toit ouvrant panoramique	2 124 €
4KF	Vitrage arrière fumé	552 €
6FH	Rétroviseurs extérieurs peints en Noir (finition brillante)	450 €
G1G	Boîte de vitesses Porsche Doppelkupplung (PDK) 8 rapports	Gratuit
1P7	Porsche Dynamic Chassis Control Sport (PDCC Sport) incluant le Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)	4 740 €
0N5	Roues arrière directrices incluant Servotronic Plus	2 064 €
44B	Jantes Exclusive Design 21 pouces peintes en Noir Intense métallisé Porsche Exclusive Manufaktur	2 592 €
8JU	Phares matriciels à LED teintés avec Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS +) Porsche Exclusive Manufaktur	1 566 €
8A4	Assistance parking avant et arrière avec caméra de recul et vue 360°	1 428 €
P8A	Affichage des limitations de vitesse avec assistance de changement de voie	1 068 €
P8F	Régulateur de vitesse adaptatif avec assistance embouteillage	2 796 €
4F2	Accès Confort	1 104 €
7Y1	Assistance angles morts	828 €
9AH	Climatisation 4 zones	1 548 €
Q1J	Sièges sports adaptatifs à l'avant (18 positions, électrique) avec Pack Mémoire	Gratuit
4A4	Sièges chauffants à l'avant et à l'arrière	492 €
3B9	Fixation ISOFIX pour siège enfant sur le siège passager	180 €
QE1	Pack rangement	Gratuit
3U7	Couvre-bagages rigide	156 €
0TD	Tapis de sol	180 €
4M1	Couvercle pour porte-gobelets	Gratuit
9JB	Pack fumeur	54 €
3GN	Pack d'aménagement du coffre	528 €
2ZH	Volant sport multifonction avec chauffage, palettes et couronne de volant en Cuir	Gratuit
9VL	BOSE® Surround Sound System	1 428 €
QV3	Radio numérique	480 €
Total des options		32 886 €

LA PANAMERA A 10 ANS !

Souvenez-vous, c'était en Avril 2009. La Panamera arrivait par la petite porte d'un ascenseur pour atteindre le 94ème étage de la tour du Shanghai World Financial Center à 425m de hauteur. Mais elle apparaissait en même temps en grandes pompes et en première mondiale sur les moquettes du Salon Automobile Chinois. Les visiteurs du salon de Genève qui se déroulait un

mois plus tôt en étaient pour leurs frais ! Mais quelques malins purent néanmoins la découvrir sur un parking du salon helvète. Était-ce une manière officieuse de la montrer sans la présenter ? En tout cas, c'est une double nouveauté pour la marque Porsche qui commercialise pour la première fois de son histoire une berline, et qui choisit de la dévoiler sur le continent

asiatique, nouvel Eldorado du constructeur. Le message est clair : Porsche veut gagner des parts de marché ! Pari osé, car la firme allemande dominée par l'image de la 911 n'a que peu de marge de manœuvre. Mais le SUV Cayenne a bien réussi à se faire une place au soleil depuis sa présentation fin 2002. Alors pourquoi pas une berline ?

L'ANCÊTRE 989

En 1988, Porsche, en pleine crise financière, se lance dans un ambitieux (et coûteux) projet. Créer une berline sportive, sorte de coupé 4 portes à 4 places mue par un inédit V8 placé à l'avant. Son but : remplacer la 928. Son nom de code : 989. Sa sortie est prévue pour 1994. Sa ligne, à mi-chemin entre celle de sa lointaine descendante 996 et du concept car Panamericana est d'une rare élégance. Elle réussit à concilier modernisme et tradition propre à la marque dans un design novateur et adapté à une berline. Rappelons qu'à cette époque, nous sommes encore loin du concept du « coupé 4 portes » lancé par Mercedes et sa CLS qui ne sera présenté qu'en 2004. Malheureusement, le développement prend du retard et les études de marché ne lui sont pas favorables. C'est Wendelin Wiedeking fraîchement nommé à la tête du Directoire qui stoppera son développement en 1992, alors que 150 millions de DM avaient été investis... Il faudra attendre plus de 15 ans pour voir sa fille spirituelle débarquer sur les routes !





PARI RÉUSSI !

Pourtant, à sa sortie, la Panamera est un OVNI. Ou plutôt un « ORNI » puisque c'est un objet roulant. Elle ne ressemble à rien qui n'existe sur le marché sauf peut-être à une Porsche et c'est peut-être l'essentiel. Bien-sûr les Mercedes CLS et Audi A7 sont déjà commercialisées depuis plusieurs années, mais c'est la seule à pouvoir se targuer d'offrir une véritable ligne de coupé sous les traits d'une berline. A la différence du Cayenne, développé conjointement avec Volkswagen pour le Touareg, la Panamera a été entièrement conçue par les ingénieurs de Weissach. C'est un pur produit de la marque, même si certains de ses composants, notamment mécaniques, proviennent de la banque d'organe VAG. Sa structure novatrice mêle acier, aluminium et même magnésium dans le but d'offrir résistance et poids contenu. Le pari est en partie gagné puisque la version de base ne pèse « que » 1770 kg. Un poids lourd pour une Porsche, mais acceptable quand il s'agit d'une limousine de près de 5 mètres de long pour 2 de large. Porsche envisage de vendre 20 000 exemplaires de sa berline sportive par an. En 2013, le 100 000ème exemplaire sort des chaînes de productions de Leipzig ! Il faut dire que la gamme s'est rapidement étoffée : versions deux et quatre roues motrices, V6, V8, Turbo et même diesel et hybride, au final ce ne sont pas moins de 9 versions différentes qui verront le jour sous la carrosserie de cette première génération. De quoi donner le sourire au constructeur et envisager une seconde génération avec sérénité. Le pari est donc gagné !

PANAMERA SPORT TURISMO CONCEPT

Alors qu'une partie des détracteurs de la berline de Stuttgart lui reprochait un arrière trop massif et mal dessiné, Porsche surprend (une fois de plus) tout le monde en présentant, à la surprise générale au Mondial de Paris 2012 un étonnant concept car mêlant à la fois les traits d'une Panamera modernisée et ceux d'un break de chasse à la poupe plus verticale. Le concept « Panamera Sport Turismo » est né. Cette fois-ci, le design de la voiture fait l'unanimité et nombreux sont ceux qui affirment que c'est la Panamera telle qu'elle aurait dû être à son lancement. A cette époque, Porsche reste très évasif sur une éventuelle mise en production de son concept et nul ne se doute que deux variantes de carrosseries verront le jour avec la seconde génération (et même 3 si on compte la version rallongée baptisée Executive). Fin juin 2016, les premières photos officielles de la berline font leur apparition. Le public la découvre au Mondial de l'Automobile de Paris dès le mois d'Octobre qui suit. En Mars 2017 la version « Sport Turismo » se dévoile lors du salon de Genève. Bien que moins spectaculaire et agressive que le concept-car présenté 4 ans plus tôt, la version break de chasse gagne une élégance qui faisait défaut à la première génération. Seulement voilà, la berline de deuxième génération s'est également dotée d'un derrière beaucoup plus fin, gracieux et profilé, que celui de la berline qui lui a donné naissance... Alors laquelle choisir ? La ST garde le bénéfice d'une (théorique) cinquième place et d'un coffre un peu plus vaste car plus haut. Mais la berline « classique » présente une ligne plus élancée et sportive... affaire de goûts donc, mais pour ma part j'adore l'arrière de la berline. Sa chute de toit façon « fast back » me rappelle étrangement une icône de la marque que j'apprécie particulièrement : la 911 bien-sûr ! Alors tant-pis si on perd quelques dm3 de volume de coffre, le style prime avant tout !



GTS : KÉSAKO ?

GTS : Grand Tourisme Sport. Une appellation apparue chez Porsche en 1963 avec la 904 et réutilisée dans les années 90 avec la dernière itération de la 928. Les trois lettres refont surface en 2011 lorsque le constructeur allemand décide de combler le vide entre les versions S et GT3 de sa 911 en lui offrant les ailes larges des Carrera 4, une finition plus sportive et une poignée de chevaux supplémentaires. Depuis, tous les modèles de la marque ont eu droit à leur déclinaison aux trois lettres magiques, de la Macan à la Panamera en passant par le Boxster et le Cayenne. Et même si la griffe GTS n'est pas encore apparue sur les derniers Macan et Cayenne, il est logique d'imaginer qu'ils ne devraient pas tarder à pointer le bout de leur capot. Pour beaucoup de Porschistes, ces modèles représentent actuellement le meilleur compromis entre confort et sportivité. Et c'est ce que la Panamera nous a démontré dans cet essai.



Guide
d'achat

BOXSTER 981 S



Il est tout beau, son prix est raisonnable, il est amusant et très agréable à vivre. Il est musical et riche en sensations. Il possède deux coffres et c'est un cabriolet. Si, après cela, vous n'avez toujours pas envie de vous offrir un Boxster 981 S, que dire d'autre ? TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY



La génération 981 du Boxster a permis à ce modèle de franchir un cap. Jusque-là, rouler en Boxster entraînait parfois des regards condescendants de la part de ceux qu'on appelle les "purs et durs". Sauf que, pour la plupart, ils n'avaient jamais conduit l'un de ces petits roadsters Porsche qui engendrent la bonne humeur. La précédente génération, 987, avait commencé à interpeller les plus récalcitrants, face à des performances incontestablement excellentes. La version Spyder embarqua même la famille Boxster directement vers ces "purs et durs", bien obligés de constater que Porsche avait fait fort. Mais incontestablement, la sortie de la génération 981 entraîna une vague de respect de la part des inconditionnels de la 911. Avec une ligne plus agressive, un caractère plus affirmé, et un rapport prix-performances toujours plus attractif, il a fini par remporter tous les suffrages. Au point qu'aujourd'hui, il n'est pas si évident d'en trouver sur le marché de l'occasion, car ils partent très vite ! Il faut dire qu'entre deux, la génération 718, avec son flat 4 turbo, en a dérouté quelques uns. On aura beau dire et redire que les 718 sont bien plus performants que les 981, certains n'en démordent pas, et veulent absolument un 981, pour la seule et unique raison qu'il est le dernier à avoir un flat 6 atmo. Avec le son qui va bien. Nous n'allons pas ici rouvrir le débat, mais de fait, quand on attaque un guide d'achat sur un 981 S, impossible de passer sous silence cette particularité.

QUEL SUCCÈS !

Ce bel exemplaire appartient à Nicolas. Blanc intérieur noir, jantes Carrera S 20" peintes en gris satiné, il est magnifique. Tout au long de cette journée passée en la compagnie de ce Boxster, j'ai pu en admirer l'élégance et la beauté, souvent partagées par des passants tout heureux de lever le pouce au passage de cette bien jolie Porsche. Nicolas en est le propriétaire depuis Juin, il vient d'Allemagne, d'où le numéro provisoire en WW, qui lui donne des airs de voiture neuve. De fait, vu que son état est absolument nickel, on jurerait une neuve ! A la fois plus trapu et doté de lignes plus tendues, le Boxster 981 est sans doute moins doux que le 987, mais ce n'est pas ce qui lui était demandé. Les designers souhaitaient lui donner plus d'énergie visuelle, et c'est réussi. Le petit aileron à l'arrière est compensé par le fait qu'il intègre les feux, et quand il se lève, il est bien plus élégant que celui des 987, qui faisait un peu mur de barrage une fois levé. Quand aux voies élargies sur des roues plus situées aux quatre coins, ils participent également à cette impression de sportivité en hausse. Sans oublier les flancs plus creusés. Non, franchement, il est très beau, et je ne me souviens pas avoir entendu de quelconques critiques à son égard. En revanche, quand



1

1. La capote se replie plus rapidement car il n'y a plus de couvercle

2. La forme des phares a changé. On note ici la présence de l'option phares bi-xénon directionnels PDLS

3. Les nouveaux feux sont sculptés par le prolongement de l'aileron

4. L'aileron se lève de manière plus élégante que sur l'ancienne génération

5. Tout aussi élégant capoté. Il ne faut plus que 9" pour ouvrir, y compris en roulant

il est sorti, je me souviens que plusieurs amis porschistes m'ont dit ceci : *"On sait que tu aimes les Boxster, et on respecte ça, ce n'était pas trop notre tasse de thé, mais là, franchement, ils ont fait fort, il est magnifique !"*

Et puis il y a cet intérieur, en tous points réussi lui aussi : l'arrivée de cette superbe console centrale a transfiguré le Boxster. Ce n'était bien sûr pas une surprise, puisque la même console était présente dans la nouvelle 991, sortie très peu de temps avant, mais la voir au beau milieu de l'habitacle des 981 a fait plaisir à plus d'un. Et puis, comme l'empattement s'est allongé, l'habitacle a gagné un peu d'espace, toujours bienvenu. Vous lirez aussi par ailleurs que la capote n'a jamais été aussi rapide quand on veut ouvrir, bref le Boxster 981 S fait vraiment tout pour rendre la vie à bord plus agréable et facile que jamais. Côté confort, difficile de faire mieux, surtout lorsqu'on a la chance de tomber sur un exemplaire aussi bien optionné que celui-ci. Il ne manque rien (sauf le régulateur de vitesse), et le simple toucher du volant en cuir me donne l'envie de rouler et de partir en balade. Alors allons-y ! →



2



3



4



5

UN PEU D'HISTOIRE

Porsche prend petit à petit l'habitude de lancer ses modèles en dehors des salons, et ce sera encore le cas avec la génération 981 du Boxster, dont toutes **les premières infos et photos sont envoyées à la presse le 12 janvier 2012**. D'entrée de jeu, les nouveaux modèles impressionnent par leur esthétique, qui se démarque assez nettement de la génération précédente (987). **Plus trapu, plus agressif, un peu plus anguleux, il fait l'unanimité. Inutile de chercher à montrer ce qui a changé par rapport au 987, puisque tout a changé !** Les designers ont fait fort, car derrière cette impression de "compression" se cachent **des dimensions qui sont toutes en hausse : plus long, plus large, avec un empattement rallongé**, il cache bien son jeu. En revanche, il est plus bas, le pare-brise étant plus incliné, ce qui est sans doute l'un des éléments d'explication. **Parmi les éléments stylistiques marquants, il y a ce petit aileron qui intègre les feux en les sculptant, et les flancs plus creusés. Le modèle S a une double sortie d'échappement ronde, et les étriers rouges, ce qui permet toujours de le distinguer par rapport au modèle de base, sans oublier les ailettes avant en noir.** Côté jantes (on note que, comme sur la 991, les roues sont plus que jamais "aux quatre coins"), le Boxster S est désormais chaussé en 19" avec

possibilité d'avoir des 20" en option. Sans oublier les voies plus larges. Il bénéficie par ailleurs de l'arrivée de nouveaux matériaux avec structure sandwich alu-acier, comme pour la 991, et cela lui permet de voir son poids baisser, avec 1320 kg, soit 35 de moins que son aîné ! Portes et capots sont en aluminium. La rigidité statique à la torsion a été améliorée de 40% ! **L'intérieur a lui aussi été entièrement revu, il s'inspire de la dernière 991, ce qui n'a rien d'étonnant.** Notamment en ce qui concerne la nouvelle console centrale, magnifique, toute droit issue de la Carrera GT, et sur laquelle sont regroupées les principales commandes. Le tableau de bord a un nouveau dessin, et les trois compteurs ont été modifiés, car désormais celui de droite, dénommé TFT, devient multifonctions et permet de faire défiler plusieurs pages d'infos diverses. A noter que le compte-tours de la version S est gris argent. Bien sûr, le dessin général de l'intérieur fait furieusement penser à celui de la 991, avec quand même de notables différences, dont la parfaite intégration du chrono, qui ne ressort pas comme dans la 911. A noter aussi les nouveaux sièges, en sport ou sport plus, multirégla-ges ou pas. **Le moteur est toujours le 3,4 litres, mais remanié de telle sorte à ce que son rendement soit meilleur.** Ainsi, l'admission a

été revue, avec deux entrées d'air (une à droite et une à gauche), le débitmètre a été remplacé par un capteur de pression et un système de récupération d'énergie a été installé. **Il sort désormais 315 ch à 6700 t/mn, soit 5 ch de gagnés**, obtenus 300 t/mn plus haut. Le couple est de 360 Nm, disponible entre 4500 et 5800 t/mn, il est donc identique, mais sur une plage située légèrement plus haut (entre 4400 et 5500 t/mn pour le 987).

En revanche, la consommation est annoncée en nette baisse (8,8 litres au lieu de 9,8 litres). La boîte mécanique est toujours à six rapports, et la PDK à sept rapports reste en option. Pas de grandes évolutions de ce côté, mais la PDK dispose désormais d'un système roues libres au lever de pied et d'une gestion plus dynamique.

Les Boxster 981 reçoivent également, de série, le système start and stop. Enfin, côté châssis, le train avant est entièrement nouveau, la direction est désormais électromécanique, et le refroidissement des freins a été amélioré. De plus, les disques avant sont plus grands, repris de la petite version de la 991.

Quelques exemplaires seront produits sur le millésime 2012, la commercialisation ayant débuté en avril, mais le Boxster 981 sera essentiellement produit sur les millésimes 2013 à 2016 inclus.



1

2

3

4



9





5

6

7

8

- 1 L'aménagement intérieur des portes a été redessiné
- 2 La touche auto correspond à l'allumage automatique des phares dès que la lumière baisse
- 3 Les palettes sont recommandées : dans le volant apparaît l'inscription sport plus quand celle-ci est activée
- 4 Sur le S, le compte-tours est gris clair. Nouveau, le cadran de droite est multifonctions. Sur cet écran, il est une extension du GPS
- 5 Le chrono, en option avec le pack chrono sport, est intégré au centre
- 6 Le PCM et ses modules de navigation sont en option
- 7 La boîte PDK est une option appréciée
- 8 Trois options apparaissent ici : la touche sport plus, le PASM et l'échappement sport
- 9 Ce sont ici les sièges sport + à deux réglages



1

TOUT POUR SÉDUIRE

Dès les premiers kilomètres, c'est le confort d'utilisation qui impressionne le plus. Il faut dire que l'option PASM permet de merveilleusement arrondir les bosses, tout en offrant, comme nous le verrons plus tard, des capacités supérieures lorsque le moment est venu de faire le zèbre sur des petites routes. Mais pour le moment, en cette chaude journée de fin août, avec un soleil hélas très voilé, j'ai juste envie de flâner. Tout est si doux dans la conduite, surtout avec la boîte PDK, que si je m'étais écouté, j'aurais repris mon road-book du carnet de voyage dans les Yvelines, juste pour le refaire le coude à la portière. Mais si je suis à nouveau dans les Yvelines ce jour, c'est d'abord pour faire les photos de ce guide. Ce qui me frappe, en roulant, c'est le côté si abordable du Boxster S. Franchement, pour quelqu'un qui aurait envie de franchir le pas, comment hésiter ? Impossible de rentrer dans le monde Porsche de manière plus simple qu'avec une telle auto. Tout le monde peut conduire un Boxster S, et goûter à ce qu'il a de plus beau à offrir : perfection absolue, précision de direction, confort, freinage, châssis, et ces performances qui ne demandent qu'à exploser sous le pied. Mais que personne ne vous oblige à exploiter, même si l'envie est forte. Impossible d'y résister en fait, mais même en accélérant, il reste facile, précis et rigoureux. C'est quand on va au-delà qu'il peut devenir sauvage. Mais n'anticipons pas. Car on peut y aller crescendo. D'abord en appuyant sur la touche sport de l'échappement. Puis en appuyant sur la touche sport de la gestion moteur-boîte. Là, déjà, le côté hyper-lisse et facile à vivre



1. Tout est nouveau, phares comme bouclier. Les flancs sont bien plus creusés que sur les 987, et l'entrée d'air est différente

2. Les jantes Carrera S 20" étaient en option. Ici, en plus, elles sont peintes en gris satiné

3. Les sorties d'échappement sport permettaient de les avoir en noir

commence à basculer vers quelque chose de bien plus vivant. Une seconde voiture apparaît, et bientôt on se régale à écouter les envolées lyriques du flat 6. Certes, un 981 S n'a pas le côté fou-fou du GTS, côté son, et encore moins le style voiture de course du Spyder, mais ce qu'il a proposé est déjà merveilleux : sur une franche accélération, le flat 6 se met à hurler de plaisir, et quand on lève le pied, on a même un peu de backfire, plus sous forme de jolis et sportifs borborygmes que de véritables pétarades, mais c'est très amusant, et excitant ! Ah, c'est sûr que le chant d'un flat 6 au fond du bois, lors d'un petit matin d'été un peu brumeux, cela vaut bien l'émotion provoquée par le brame du cerf. Je me souviens combien j'avais été enthousiasmé par cette sonorité lors de la présentation presse, à juste titre. Ils ont fait encore mieux ensuite, avant de rendre les armes et de baisser d'un ton. D'où l'intérêt pour ces versions 981...

HISTOIRE DE COUPLE

Lorsqu'ils sont sortis, ces 981, d'abord en version 2.7 et en S, un des grands sujets de conversation a tourné autour du couple, →

QUELQUES CONSEILS

Comme vous avez pu le comprendre en lisant le reste de ce guide, **il ne faut pas être trop hésitant quand on recherche un Boxster 981 S, car ils restent peu de temps dans les show-rooms.** Si, comme Nicolas, le propriétaire de l'exemplaire qui illustre ces pages, **vous avez de vraies exigences sur les options, il faudra alors être patient, mais la bonne nouvelle, c'est qu'il y en a quand même un bon nombre à vendre.** Rien que dans notre dernier numéro, il y en avait huit, tous proposés par des spécialistes indépendants. Dans le même temps, aussi incroyable que cela puisse paraître, il n'y en avait qu'un seul à vendre dans tout le réseau Porsche France ! Kilométrage moyen des 8 à vendre dans nos annonces du mois dernier : 37 000 km, ce qui est bien peu. Une fois assimilé le fait qu'il faudra aller vite quand vous trouverez celui de vos rêves (ce qui ne veut pas dire non plus de se précipiter), que faut-il savoir d'autre ?

D'abord, à notre connaissance, il n'y a aucun défaut récurrent sur cette génération, ce qui est déjà une bonne chose. Tout reposera donc sur les options qui vous sembleront indispensables. Et sur ce point, chacun ses goûts : l'exemplaire de notre guide, par exemple, possède exactement les options souhaitées par son nouveau propriétaire, et du coup, le fait qu'il n'a pas le régulateur de vitesse ne le gêne pas, alors que pour d'autres, et pour nous notamment, cette option est indispensable. Il est vrai que cela peut s'installer en seconde monte. Donc, nous vous recommandons ce régulateur de vitesse, le coupe-vent (mais nous ne connaissons aucun exemplaire qui n'en serait pas équipé), l'échappement sport, et le PCM avec ses modules de navigation (même si vous savez ce que nous pensons de leurs mises à jour). **Ensuite, nous ne pouvons que vous recommander un exemplaire avec le PASM (suspensions**

actives), qui rendra votre Boxster plus précis et confortable, et tant qu'à faire, nous ne pouvons que recommander la PDK. Avec ou sans le pack sport chrono, peu importe : je dirais avec si vous pensez faire du circuit, ou si vous aimez envoyer du lourd sur des routes très sinueuses. Et sans si votre conduite est globalement normale, d'autant que le mode sport de série est déjà très bien. Et pour aller au bout, les palettes sont également un plus. Ne vous restera plus qu'à choisir votre couleur et finition préférées. N'hésitez pas à sortir du lot dans des configurations originales, le Boxster 981 S s'y prête vraiment bien. **Un dernier conseil,** que nous vous donnons souvent : n'hésitez pas à acheter un modèle qui a déjà du kilométrage, si le prix est à l'avenant. C'est souvent un excellent moyen d'acheter un modèle récent avec un budget réduit. Et vous verrez qu'il roulera aussi bien, si ce n'est mieux, qu'un autre qui n'aurait que 15 000 km.





identique à celui du 987, et dans une plage légèrement supérieure. Et en regardant les chiffres de reprises, nous avons constaté qu'ils étaient moins bons en 6ème et en 5ème. Mince alors, une nouvelle Porsche moins performante que l'ancienne ? En tout cas moins souple ? Etait-ce possible ? D'autant qu'elle n'avait que 5 ch de plus, soit trois fois rien... Mais 30 kg de moins, quand même... C'était oublier à quel point les motoristes

Une silhouette plus affirmée que sur les précédentes générations

Porsche ont du génie. Tout est dans le rendement, dans la facilité d'utilisation. Lors de la présentation presse, un ingénieur m'avait dit que ce couple légèrement moins favorable n'était pas du tout contraignant car la boîte PDK avait été travaillée pour être plus réactive, et que le moteur, par ailleurs, était plus vif, avec une ligne globale de couple plus favorable. Du coup, même ceux équipés en boîte manuelle ne seraient pas →

L'ESSAI D'ÉPOQUE

Sport Auto numéro 604, Mai 2012 : le Boxster 981 S n'apparaît nulle part en couverture, mais il occupe pourtant bien sept pages, intitulées : **"Autre monde"**, écrites par Julien Diez. En voici l'introduction : *"Dans les jupes de la reine mère 911, le roadster remet les compteurs à zéro. Nouvelle structure, carrure athlétique, poids en baisse, le Boxster S et ses 315 ch gravissent un échelon dans la hiérarchie des GT."* L'auteur passe un certain temps (normal) à décrire toutes les nouveautés de cette génération, avant de parler des sensations transmises par le moteur. *"Le flat 6 raffole des tours et pousse le vice jusqu'à 7800 t/mn. Ce penchant pour les hautes sphères est évident, sans que cela ne devienne un handicap aux régimes usuels. Il repart (gentiment) à 2000 t/mn, commence à s'exprimer à 4000 t/mn et devient véhément à partir de 6000 t/mn. Ce bloc offre donc différents visages et un vrai tempérament sportif, comme nous les aimons tant..."* A propos de l'échappement sport, il nous disait : *"Les clapets actifs s'ouvrent en grand et l'instrument à vent claironne. La différence s'entend sur-*

tout à bas régime, où le registre rauque se mélange aux rôles du flat 6, et au lever de pied s'accompagnant de crépitements." A propos de la PDK, le mode sport plus est évoqué en ces termes : *"Si vous souhaitez que la PDK s'énerve, voire devienne hystérique, il faut appuyer sur la touche sport plus. Comme d'habitude, ce mode est hyperactif et ne s'adapte pas au style de conduite. Du coup, mieux vaut reprendre la main. Sauf que le levier est toujours à l'envers et que les palettes au volant restent optionnelles. Aïe."*

Quant au comportement : *"Dans le genre sangsue, le roadster va loin. Rien ne semble l'effrayer. La stabilité est stupéfiante, au même titre que la motricité. Les vitesses de passage s'envolent. L'assiette est constante. Remarquable. La qualité d'absorption et le confort surprennent agréablement au regard de la taille des roues de notre Boxster : 20" ! Les compressions ne deviennent percutantes qu'en activant le mode sport de la suspension pilotée (optionnelle), depuis le tunnel central. Le niveau d'efficacité est tel que les limites sont difficilement décelables*

sur routes ouvertes et que les aides à la conduite sont au chômage technique sur le sec. En adoptant une conduite académique, cela va de soi. Sinon, l'arrière est toujours prêt à s'amuser. Dans l'ensemble, les réactions sont plus neutres qu'avant. L'effet pervers de cette méga-efficacité est que le cab est moins sanguin que par le passé. Il perd un peu de sa fougue et se prend plus pour une GT. L'avant s'inscrit de manière moins vive. L'arrière est mieux maintenu. L'autre effet pervers est que l'on se rend moins compte de la cadence, étant donné la facilité d'exécution. Mais l'unique et réelle déconvenue concerne l'assistance de direction électronique optionnelle (Servotronic Plus) qui manque de consistance à basse vitesse et n'est pas aussi transparente que celle de la 911. Etant donné le savoir-faire maison, l'excellent freinage aurait tendance à paraître naturel..."

Vient le moment de conclure : *"A l'image de la 911, le Boxster franchit un grand cap sur le plan dynamique (stabilité, efficacité), tout en étant plus facile d'accès. Le Roadster a muri et évoque une GT."*

Du style et des couleurs

PAR DOMINIQUE MARONI

« Comment peut-on améliorer une voiture (le Boxster) qui continue d'être en tête de sa catégorie ? Réponse : en reprenant tout à zéro ! 100% nouvelle, mais 100% Boxster. »

Cette affirmation, nous la tenons de Hans-Jürgen Wöhler (photo 1), responsable de la gamme Boxster (et Cayman), l'ingénieur qui a partagé la responsabilité du développement du Boxster 981 avec le designer Mitja Borkert.



Design

« La philosophie d'origine, c'est-à-dire le projet de construire une voiture de sport extrêmement agile et dotée d'une excellente tenue de route, est bien sûr restée... »

poursuit le responsable.

Proportions : « Si le Boxster, dans son ensemble, est à peine plus long que le modèle précédent, l'empattement a été rallongé en vue d'obtenir une optimisation de l'espace intérieur (+ 10 millimètres !) ... Les porte-à-faux à l'avant et à l'arrière sont nettement plus courts. La voie avant plus large donne l'impression d'un avant plus massif que sur les premières générations. »

Silhouette : De profil, l'agrandissement des passages de roues, pouvant désormais accueillir en option des roues de 20 pouces (Jante Carrera Classic – Jante Carrera S – jante « Sport Techno » photo 2), l'inclinaison du pare-brise donnent au nouveau Boxster, un surcroît de dynamisme.

Détails : Nous avons évoqué dans le précédent Guide d'achat consacré au Boxster 981 2.7, les détails (découpe des portières, phares avants) qui signent la version 981. L'arrière du Roadster est sans conteste le plus remarquable. Un



coup de crayon de génie ! L'arrière fuselé du Boxster est délimité par une arrête vive sous laquelle se cache un aileron déployable. Cette arrête se poursuit jusqu'à l'intérieur des phares. « Je ne peux l'affirmer à 100%, mais le Boxster est l'une des rares autos où les phares jouent un rôle intégral et visible au niveau de l'aérodynamique. » confie H.J. Wöhler visiblement très fier de ce détail. Fonction... et forme, nous sommes au cœur de la philosophie Porsche.

Couleurs du Marché

Extérieur Blanc / intérieur cuir Noir... Le Boxster illustrant le guide d'Achat de ce mois est conforme aux critères chromatiques en cours depuis le millésime 2008. Un examen plus précis du marché nous éclaire sur les annonces de ventes de Boxster S en ce mois d'août 2019. La génération 981 Cabriolet plaît ! Et c'est normal, tant le coup de crayon est inspiré. Ce petit Roadster répond de manière ludique aux contraintes de la circulation moderne, en offrant le plaisir de rouler cheveux au vent.

La conséquence directe est un choix limité mais intéressant. 1 Boxster S Acajou/Expresso sur le site de Porsche France, 16 autos sur Porsche.de. Une chance, les amateurs de Boxster aime les couleurs, et en particulier l'éternel Rouge Indien. 3/16 ! Noir-6, Blanc-3, Argent GT-1, Gris Quartz-3, Bleu Nuit-1, Jaune Racing-1, Brun Anthracite-1 complètent le panel. De la variété dans les

couleurs extérieures, mais aussi dans les intérieurs : Rouge (Carrera) Grenat, Beige Louxor, Gris Platine, Noir... et les Capotes Noires ou Rouges. En résumé, des configurations originales et très réussies qui donnent (très) envie de rouler... en Boxster S 981.

Millésime 2012

Extérieurs

Teintes unies : Blanc Carrara ; Jaune Racing ; Rouge Indien ; Noir

Teintes métallisées : Argent Platine ; Bleu Aquatique ; Marine, Acajou ; Brun Anthracite ; Gris Quartz ; Noir Basalte

Teintes spéciales : Vert Or métallisé ; Argent GT métallisé

Intérieurs

Teintes de série : Noir ; Gris Platine ; Beige Louxor ; Bleu Yachting

Teintes spéciales et bicolores : Gris quartz ; Gris Quartz et Gris Galet ; Gris Quartz et Vert Or

Cuir naturel : Espresso ; Rouge Carrera

Teintes de Capote : Noir ; Bleu ; Brun ; Rouge

Millésime 2013

Extérieurs

Teintes unies : Blanc ; Jaune Racing ; Rouge Indien ; Noir.

Teintes métallisées : Argent Platine ; Bleu Aquatique ; Marine ; Rouge Amarante ; Acajou ; Brun Anthracite ; Gris Quartz ; Noir Basalte

Teintes spéciales : Argent GT métallisé ; Vert Or métallisé ; Cognac métallisé

Intérieurs

Teintes de série : Noir ; Gris Platine ; Beige Louxor ; Bleu Yachting

Teintes spéciales et bicolores : Gris Quartz ; Noir et Gris Platine ; Gris Quartz et Gris Galet ; Gris Quartz et Ambre Orangé

Cuir naturel : Espresso ; Rouge Carrera

Millésime 2014

Extérieurs

Teintes unies : Blanc ; Rouge Indien ; Noir ; Jaune Racing

Teintes métallisées : Argent Rhodium ; Noir Basalte ; Gris Quartz ; Brun Anthracite ; Acajou ; Bleu Nuit ; Rouge Amarante ; Bleu Saphir.

Teintes spéciales : Argent GT métallisé ; Vert Or métallisé ; Cognac métallisé

Intérieurs Idem 2013

Millésime 2015

Extérieurs

Teintes unies : Idem 2014

Teintes métallisées : Idem 2014 sauf suppression de Rouge Amarante.

Teintes spéciales : Idem 2014 sauf Rouge Carmin remplace Cognac métallisé

Intérieurs Idem 2013



1

pénalisés, car qui se soucie qu'on perde un dixième lorsqu'on accélère à fond en 5ème ou en 6ème ? Tout cela, bien sûr, avait du sens, et de fait, nous n'avons jamais entendu un propriétaire de 981 S en boîte manuelle se plaindre de quoi que ce soit. Quant à ceux en PDK, ils n'y ont vu que du feu. Cependant, lorsque nous avons sorti le chrono pour l'essai complet, nous avons quand même un peu déchanté : en PDK et sport plus, il n'a fait que 12"2, là où le 987 S avait sorti 12"1, en boîte méca ! Dur, dur... Seule explication possible, soit notre 981 S ne donnait pas son maxi, soit le 987 S marchait d'enfer, et vu comment il avionnait, en effet, nous avons plutôt penché pour cette seconde explication. Les chronos usine, eux, étaient plus nets : de 0 à 200, en PDK, le 981 mettait 17"5 contre 18"2 au 987. Ce qui importe, c'est ce qu'on ressent au volant, et sur ce point, le Boxster 981 S n'est pas avare en sensations, surtout au fur et à mesure qu'on monte dans les tours. Accompagnée par le son du flat 6, l'accélération se fait de plus en plus impressionnante, et on ressent un vrai plaisir de conduite, qu'on soit en PDK ou en boîte manuelle, celle-ci étant tout autant excellente. Mais il faut reconnaître que l'agrément de la PDK est difficilement égalable. Et quand on a l'option sport plus, cela ouvre vers encore plus de folie, d'autant que nous sommes encore sur une génération où ce mode était vraiment sauvage. Côté comportement, vous aurez plus que jamais droit à deux voitures en une.



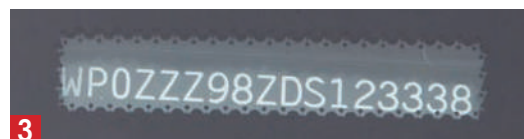
2



1. La génération 981 a permis au Boxster de franchir un cap décisif

2. La forme des coffres a changé, mais leur capacité est identique

3. Le numéro de châssis se lit en bas du pare-brise et sous un cache à côté de la batterie. La lettre D après le Z indique qu'il s'agit ici d'un millésime 2013



3

Conduit normalement, même sportivement, un Boxster 981 S ne vous renverra qu'une impression de totale rigueur, cloué au sol, très équilibré, freinant merveilleusement bien, et capable d'enchaîner les virages avec l'aisance d'une vraie championne. En revanche, si vous êtes joueur, et que vous avez envie de secouer le cocotier, il vous suffira d'être juste un peu plus directif pour que le Boxster se transforme en jouet pas sage du tout. Un placement plus franc sur les freins en entrée de virage, une réaccélération volontairement trop tôt en sortie, un coup de volant un peu sec, et le voici qui va se mettre à glisser généreusement, devenant un partenaire de jeu d'autant plus apprécié que tout cela se fera en toute sécurité. C'est ce double aspect que nous

L'avis du PROPRIÉTAIRE

Nicolas nous avait initialement contacté pour nous proposer sa 996 Targa et faire un carnet de voyage dans les Yvelines. Celui-ci fut finalement réalisé avec un cabriolet 964 (Flat 339), mais Nicolas nous a ensuite prévenu qu'il avait vendu sa 996 pour ce Boxster, et qu'il nous le proposait pour un autre département, ou un guide d'achat. C'est ainsi que vous le retrouvez ce mois-ci pour le guide sur le Boxster 981 S. Un grand merci à lui.

"Comme beaucoup de vos lecteurs, j'ai toujours été fan de Porsche, et ma première a été un Boxster 986 2.7, dans une belle configuration : bleu océan, intérieur terracotta. Je l'ai remplacé par un 987 S 3.2, argent GT, intérieur cocoa, mais j'ai très vite eu des petits soucis avec, et je ne l'ai pas gardé longtemps. Je suis un peu maniaque, je cherche toujours des modèles très propres et irréprochables, et celui-là ne me convenait pas. J'ai ensuite eu une 996 Targa, qui m'a donné toutes satisfactions, mais à un moment j'ai eu envie de retourner vers le Boxster, parce que j'aime trop rouler en cabriolet. J'ai bien sûr hésité avec une 997 cabriolet, mais je me suis dit que pour le même prix, je pouvais avoir un Boxster plus récent. Et puis, j'aime bien le côté pratique des deux coffres dans les Boxster. Je m'étais fixé un cahier des charges assez précis : je cherchais un Boxster 981 S, boîte PDK, palettes au volant, pack chrono sport, échappement sport, et radars de stationnement. Sur cette base, le reste avait moins d'importance. Je peux vous dire que ce n'est pas simple de trouver un 981 S, et encore plus quand on cherche des options précises comme ici. Globalement, ils ont tendance à partir très vite et il faut être rapide

! Finalement, j'ai trouvé le modèle parfait chez Bruno Londeix, Prestige Consulting. Idéalement, je rêvais d'un exemplaire bleu, mais je ne pouvais être trop exigeant, de plus le blanc plait beaucoup à ma femme, c'était donc parfait. Auparavant, j'en avais vu un autre qui correspondait à mes attentes, mais il était noir, et je n'ai pas eu le déclic.

Il s'agit d'une première main, qui avait 50 000 km, un millésime 2013 qui venait d'Allemagne. Je l'ai eu en Juin, je suis allé le chercher à Sarrebrück chez un associé de Bruno Londeix, sans même l'avoir vu. Mais je n'ai pas été déçu ! Entre le voyage de retour et un séjour dans les Alpes, nous avons déjà parcouru 4000 km, que du bonheur ! J'adore le son, vraiment amusant, entre autres avec le backfire, je le trouve très beau, et je suis épaté par l'agrément de conduite. En plus, en roulant cool, il m'arrive de ne consommer que 8 litres aux cent ! Franchement, je suis ravi, et je mesure la progression entre la 996 Targa et ce Boxster : le plaisir de conduite est énorme. Je pense que je suis parti pour le garder un bon moment !"

avons toujours aimé dans les gammes Boxster, même si la génération 981 a repoussé un peu plus loin le comportement rigoureux. Il est un peu moins naturellement joueur en version S, mais rassurez-vous, il ne faut pas le chercher longtemps pour le trouver... Alors oui, le Boxster 981 S a vraiment plus d'un tour dans son sac pour vous offrir tous les plaisirs dont vous rêvez lorsque vous achetez une Porsche. Il se pose à la fois comme un modèle idéal pour entrer dans ce monde, mais il peut aussi être votre seconde Porsche, à côté de la GT3 RS, ou, tout aussi bien, votre nouvelle Porsche après en avoir eu d'autres. Il peut tout faire, car il sait jouer tous les rôles. Par exemple, si vous roulez en 996 sans arriver à franchir le cap de la 997, pourquoi pas basculer sur un tel Boxster, qui vous offrira, en terme de sensations et de plaisir de conduite, bien plus que tout ce que vous avez connu jusque-là ! OK, ce n'est pas une 911, mais vous ne le regretterez pas un instant ! ●



» EN BREF

CAPOTE

Elle dispose d'une partie avant en magnésium, mais surtout elle se replie plus vite qu'avant, 9" au lieu de 12". Un record. Par ailleurs, on peut l'ouvrir jusqu'à 60 km/h au lieu de 50 ! Son système de pliage permet désormais de se passer du couvre-capote, qui coûtait à lui seul 12 kg ! Notons aussi que la vitre arrière est plus grande.

PACK SPORT CHRONO

En plus du chrono, et de la touche sport plus qui permet d'avoir une gestion plus sportive de la boîte, et de pouvoir s'offrir des launch control, le pack sport Chrono ajoute un élément de taille : la suspension active de la transmission, qui permet de rigidifier l'auto en cas de conduite sportive. Elle est apparue sur la 991, mais ici elle est inversée, vu la position différente du moteur : sur les 911, on parle de suspension dynamique du moteur, alors qu'ici c'est la transmission. Cela a cependant assez nettement augmenté le prix de l'option Sport Chrono.

TOUCHE SPORT DE SÉRIE

C'est une bonne nouvelle, la touche sport est maintenant de série. Sur les 987, si on n'avait pas choisi l'option pack sport chrono, on n'y avait pas droit, alors que c'est désormais le cas. Elle est surtout intéressante quand on a la boîte PDK, offrant une gestion plus sportive, un très bon compromis entre la gestion de base et celle du mode sport plus.

PTV

Le Porsche Torque Vectoring est une nouvelle option (qui existait déjà sur les 911) permettant de mieux répartir la puissance sur les quatre roues. On ne peut cependant l'avoir que si l'on a déjà commandé une autre option : le PASM (suspensions actives), qui a par ailleurs été amélioré.

DES FREINS QUI CLIGNOTENT

En cas de freinage d'urgence, les feux arrière clignotent, ce qui permet d'alerter de manière plus efficace ceux qui suivent. Du coup, en circuit, ils clignotent toujours...

FREIN À MAIN ÉLECTRIQUE

Le frein à main est désormais électrique, et s'actionne via une commande sous la clé de démarrage. Il fallait cela pour gagner de la place en supprimant le frein à mains traditionnel, et donner naissance à la nouvelle console. A l'utilisation, cette commande électrique peut parfois être déroutante...

NÜRBURGRING

7'58", tel est le chrono du nouveau Boxster S sur le ring, soit 12" plus rapide que le 987 S !

SAINT-TROPEZ

Une semaine seulement après l'ouverture à la presse du salon de Genève, la présentation presse mondiale eut lieu autour de Saint Tropez, fait suffisamment rare pour être signalé (les présentations mondiales en France sont devenues très rares). Plus exactement sur un très beau parcours allant de Saint Tropez à Nice. Avec mon coéquipier, nous nous étions tellement amusés sur les routes de l'arrière pays qu'à notre arrivée, l'ordinateur de bord indiquait rien moins qu'une consommation de 24 litres aux cent. « Ah, t'attaquais, toi ? »

LA COTE

Les Boxster 981 S se maintiennent bien, ils n'ont perdu que 1000€ depuis le printemps, ce qui les situe à 49 000€ en moyenne, c'est la preuve de la bonne santé de cette génération, toujours recherchée pour son flat 6 atmosphérique si musical. Cette petite baisse devrait cependant se poursuivre durant l'hiver, car le point bas n'est sûrement pas encore atteint. Il est vrai que, quoiqu'on en dise, les 718 poussent les 981 vers le bas...

A LIRE... ET À RELIRE

Voici la liste des sujets déjà parus dans Flat 6, ne concernant que le Boxster 981 S.

N° 252 : Nouveauté

N° 254 : Premier essai

N° 257 : Comparatif avec 987 S

N° 305 : Comparatif avec 718 S

FICHE TECHNIQUE

Type moteur : A123

Moteur : flat 6 atmosphérique

Cylindrée : 3436 cm³

Puissance : 315 ch à 6700 t/mn

Couple : 360 Nm de 4500 à 5800 t/mn

Boîte : manuelle, six rapports, type G81/20.

PDK 7 rapports en option, type CG225

Rapports de boîte :

1ère : 3,31 / 2ème : 1,95 / 3ème : 1,41 / 4ème : 1,13

5ème : 0,95 / 6ème : 0,81

Rapport de pont : 3,89

Puissance fiscale : 21 cv

Poids : 1320 kg

Exemplaires : non communiqué

Performances : 0 à 200 km/h : 17"6. 17"3 en PDK Sport Plus

LES PLUS

- Excellent rapport prix-plaisir
- La Porsche idéale pour débiter
- Comportement
- Sonorité
- Un vrai Flat 6
- Facile à vivre

LES MOINS

- Ce n'est pas une 911
- N'a pas le grain de folie du GTS

FLAT 6 CHRONOS

CARACTÉRISTIQUES	BOXSTER S 981 PDK	BOXSTER S 987	BOXSTER S 718 PDK	BOXSTER GTS 981	BOXSTER SPYDER 981 PDK
Puissance	315 ch	310 ch	350 ch	330 ch	375 ch
Poids/Puissance	4,28 kg	4,37 kg	3,95 kg	4,17 kg	3,50 kg
Jantes	20"	18"	20"	20"	20"
Temp. extérieure	16°	17°	17°	23°	12°
80 à 150		6"628			5"5
80 à 150 Sport	6"4		5"5	6"3	
80 à 150 Sport +	6"3		5"5	6"0	
100 à 200		12"100			9"8
100 à 200 Sport	12"5		10"4	12"3	
80 à 150 Sport +	12"2		10"4	11"9	



Hommage

FERDINAND PIÈCH 1937-2019

L'HOMME QUI VOULUT ÊTRE PORSCHE

Ferdinand Piech, l'enfant terrible de la famille Porsche, s'est éteint voici un mois, à 82 ans. Il s'en est allé l'année-même où l'on fête les 50 ans de la plus mythique des Porsche de course, la 917, dont il était le créateur. Qui mieux que notre historien préféré, Michel Thiriar, pouvait nous en parler dans le détail, et sans détours ?

TEXTE : DR MICHEL THIRIAR- PHOTOS : PORSCHE AG, VOLKSWAGEN AG, AUDI AG

Ferdinand Karl Piëch (prononcer Pièche), petit-fils du grand Professeur Porsche, vient de décéder à l'âge de quatre-vingt-deux ans. Né à Vienne le 17 avril 1937, il avait gardé sa nationalité autrichienne contrairement à Ferdinand et Ferry qui avaient été contraints de devenir allemands. Pour bien comprendre ce personnage hors du commun, il faut remonter à son illustre grand-père, le Professeur Ferdinand Porsche, dont il avait hérité du prénom. Celui-ci eut deux enfants aux personnalités très différentes : Ferry Porsche, doux et gentil, était le petit frère dominé par son aînée, Louise, qui avait hérité du caractère inflexible de son père dont elle était ouvertement la préférée. **Document 01**

Louise et Ferry ont, toute leur vie, entretenu des rapports d'amour et de haine, n'arrivant à s'entendre que lorsque la firme Porsche était en danger même si c'était aux dépens de leurs enfants.

Louise épousa Anton Piëch, brillant avocat nazi, qui avait séduit le Professeur au point qu'il lui confia la direction de l'usine VW de Fallersleben. Dénué de scrupules et de toute empathie, Anton Piëch y employa des travailleurs forcés, y compris féminins, ce à quoi le Professeur Porsche n'avait d'ailleurs rien trouvé à redire.

Anton Piëch mourut d'une crise cardiaque alors que Ferdinand Piëch n'avait que 15 ans. Louise se retrouva seule pour gérer ses affaires et sa famille. Peu maternelle et trop occupée, elle négligea Ferdinand. Elevé à la dure, il termina ses études dans un internat en Suisse où il n'aurait pas reçu beaucoup de visites. Pendant cet isolement, il s'endurcit et développa une vénération un peu pathologique pour son grand-père auquel il s'identifiait, regrettant ouvertement de ne pas avoir été un enfant naturel car alors il aurait hérité du glorieux patronyme Porsche. Il resta longtemps persuadé de l'hérédité du génie de Porsche dont il considérait bien



1 Louise et Ferry.



Hommage Ferdinand Piëch (1937-2019)

sûr qu'il avait hérité. Pour le perpétuer, il eut volontairement une bonne douzaine d'enfants, de plusieurs femmes, dont il suivit les études dans le vain espoir que l'un d'eux ait hérité du génie familial.

Depuis son plus jeune âge, le gentil Ferry avait travaillé avec son père, le Professeur. En 1945, pendant l'emprisonnement de celui-ci, il avait pu faire ses preuves en créant la 356. Il avait épousé la douce Dodo, tout le contraire de Louise. Elle était adepte des techniques modernes d'éducation et avait inscrit ses 4 garçons dans une école favorisant l'épanouissement de leur personnalité. Ils eurent donc une enfance douce et heureuse et devinrent de gentilles personnes, très différentes de leurs cousins. **Document 02**

A la mort du Professeur, en 1951, tout le monde pensait que Ferry, l'aîné, hériterait de l'ensemble de la firme Porsche, comme cela se faisait alors en Autriche et en Allemagne. Mais le vieux Professeur, ne voulant pas défavoriser sa fille, lui légua la partie autrichienne de son entreprise, ce qui aujourd'hui semblerait normal mais pas à cette époque. Avec le recul, on peut penser que c'était une bonne décision.

Dix ans plus tard, en 1962, Ferdinand Piëch est encore étudiant à l'Université Technique de Zürich. Mais, en tant que neveu de Ferry, il est autorisé à passer toutes ses vacances à Stuttgart dans le bureau d'étude des moteurs. D'emblée il exerce une forte influence sur le développement du six cylindres de la future 901-911, la voiture sur laquelle va reposer tout l'avenir de Porsche.

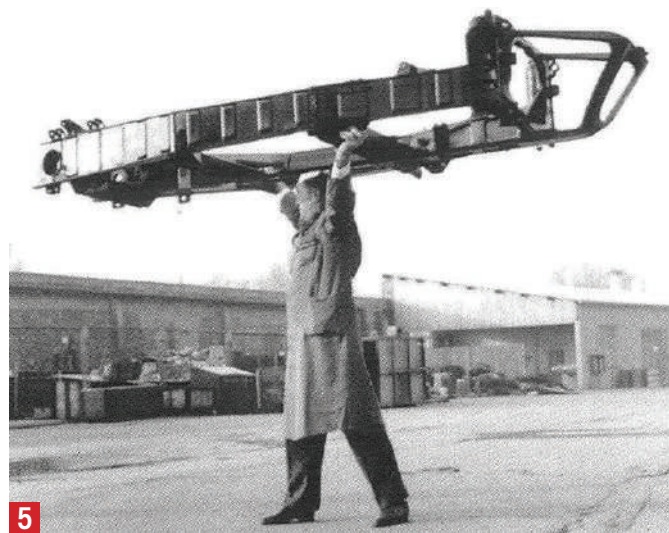
Si Butzi, fils de Ferry, est bien le chef d'orchestre du projet, il reste absolument étranger à tout ce qui est technique, c'est un artiste. C'est tout l'inverse de Piëch qui se comporte comme un perfectionniste dont les exigences retardent souvent l'avancement des travaux.

Le différend, qui opposera ultérieurement les familles Porsche et Piëch, a fait que son nom sera souvent injustement passé sous silence en ce qui concerne la 911. **Documents 03 & 04**

Les années passent. Piëch se passionne pour le développement des Spyder et collabore très activement avec la firme Volkswagen dont le patron, Heinz Nordhoff, est un proche des Porsche.

En 1963, Butzi dessine la 904, une GT assez révolutionnaire car utilisant une technique artisanale de carrosserie, en fibres de verre, collée sur un châssis en tôle. C'est une réussite tant au point de vue commercial qu'en compétition. Néanmoins, Piëch critique le projet car le collage entraîne des différences de rigidité d'un exemplaire à l'autre. Il préfère la construction classique de « ses » Spyder qui ont un léger « space frame » très rigide recouvert d'une peau d'aluminium, sans rôle structurel. **Documents 05 & 06**

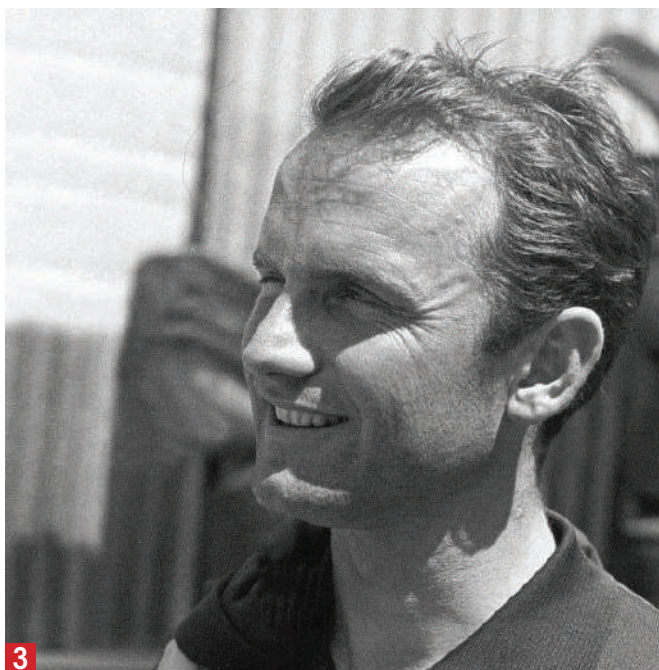
Après qu'une première centaine de 904 ait été facilement écoulée, la production d'une seconde série est programmée.



5 Châssis en tôles soudées de la 904.



2 Ferdinand Porsche montre à ses petits-enfants, Butzi à gauche et Piëch à droite, une maquette de la 356 N°1.



3 Ferdinand Piëch à l'époque où il travaillait chez son oncle.



4 Présentation de la 901 (future 911). A l'avant, il y a le gentil Ferry Porsche avec, derrière lui, Ferdinand Piëch, un peu provocateur en polo à côté de Butzi qui fait très artiste.



6 Carrosserie de la 904, Butzi a vraiment fortement privilégié la légèreté.

Ferdinand Piëch travaille maintenant à plein temps à l'usine en tant que chef du Département de Recherche. De sa propre initiative, il ordonne l'arrêt de tout développement de la 904. La chaîne est interrompue bien que l'on ait déjà terminé la fabrication de nombreuses pièces. La guerre avec Butzi est alors officiellement déclarée. C'était inévitable, le fils aîné de Ferry se considérait comme un artiste. Habillé avec recherche et portant une lavallière, il était tout le contraire de Piëch qui, avec son polo sale et déchiré, le méprisait pour son incompetence technique. Ferry qui est « pour la paix des ménages », laisse faire.

Ces péripéties internes n'ont que peu d'influence sur la réussite Porsche, tout au moins financière. 1965 est une année particulièrement faste grâce à de juteux contrats militaires et d'importants travaux de recherche pour VW où Nordhoff cherche désespérément un successeur à la Coccinelle. A juste titre, Ferry peut être satisfait de la manière dont il a géré sa firme, ce que conteste Piëch qui s'impose comme une sorte de directeur général peu soucieux des avis de son oncle. On parle alors de lui comme d'un génie précoce qui réussit tout ce qu'il touche.

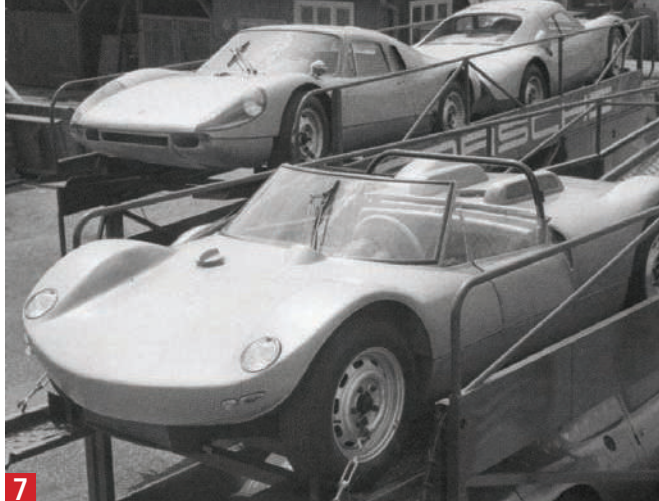
C'est à ce moment que se produit l'incident Lotus qui va mettre le feu aux poudres. Ferdinand Piëch est excédé par le comportement médiocre du Bergspyder Känguruh dérivé de la 904. En l'absence de Ferry Porsche, alors en vacances, il décide de réaliser une barquette à petites roues légères à fixation centrale inspirée des géniales Lotus 23. Compte tenu de l'avancement de la saison, il est exclu de fabriquer tous ces éléments à Stuttgart. Ferdinand Piëch s'adresse alors à Colin Chapman à qui il achète des pièces de rechange inutilisées de la Lotus de Formule 1 qui vient de participer au GP d'Allemagne. Grâce à cela, le nouveau Spyder (connu aujourd'hui comme l'Ollon-Villars) est conçu et fabriqué en seulement 20 jours. Il ne pèse que 530 kg tout en étant plus rigide que le Känguruh. **Documents 07 & 08**

Ferry Porsche est contraint de s'incliner, ce qui nuit à son autorité. Son caractère introverti ne lui permet pas de s'opposer à son neveu, de plus en plus impérieux et même grossier à son égard. En 1966, quand Karl Rabe, le compagnon de toujours du vieux Professeur, disparaît, Ferry perd son dernier soutien au sein de sa firme où son jeune neveu se comporte comme le nouveau patron.

Les voitures de production intéressent peu Piëch, ce qui l'intéresse c'est la compétition. Il crée une série de voitures de course de plus en plus performantes, ce sont, dans l'ordre, les 906, 910, 907, 908, 909 et 917 (à l'origine une 908 équipée d'un moteur de cinq litres). **Document 09**

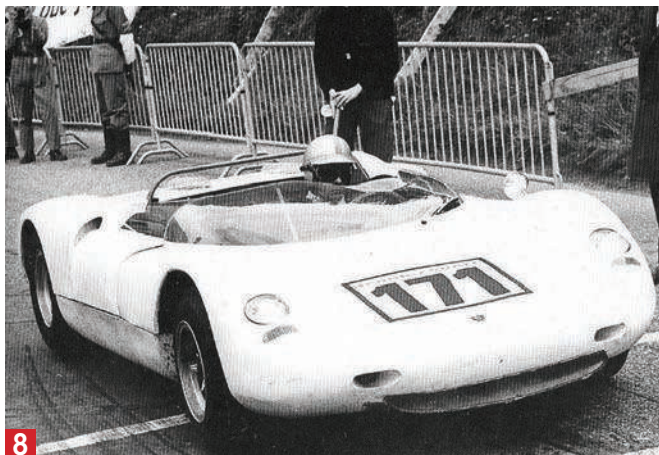
En 1969, avec cette mythique 917, il peut enfin exprimer tout son génie. C'est un projet qui apparaît d'emblée comme très coûteux. Ainsi, il faut construire très rapidement les vingt-cinq exemplaires nécessaires à l'homologation par la FIA. Toute l'usine s'y consacre, y compris le personnel féminin, d'où leur appellation de « voitures des secrétaires ». Pendant ce temps, la production des 911 et 914 est pratiquement à l'arrêt et l'argent ne rentre plus. Ferry est un peu dépassé. Interrogé à cette époque, il déclare qu'il considère les activités de son neveu comme des fantaisies d'ingénieur sans aucune certitude de réussite et entraînant des dépenses disproportionnées.

Fin 1969, pour diminuer les frais qu'entraînent les engagements des 917, Ferry prend la très sage déci-



7

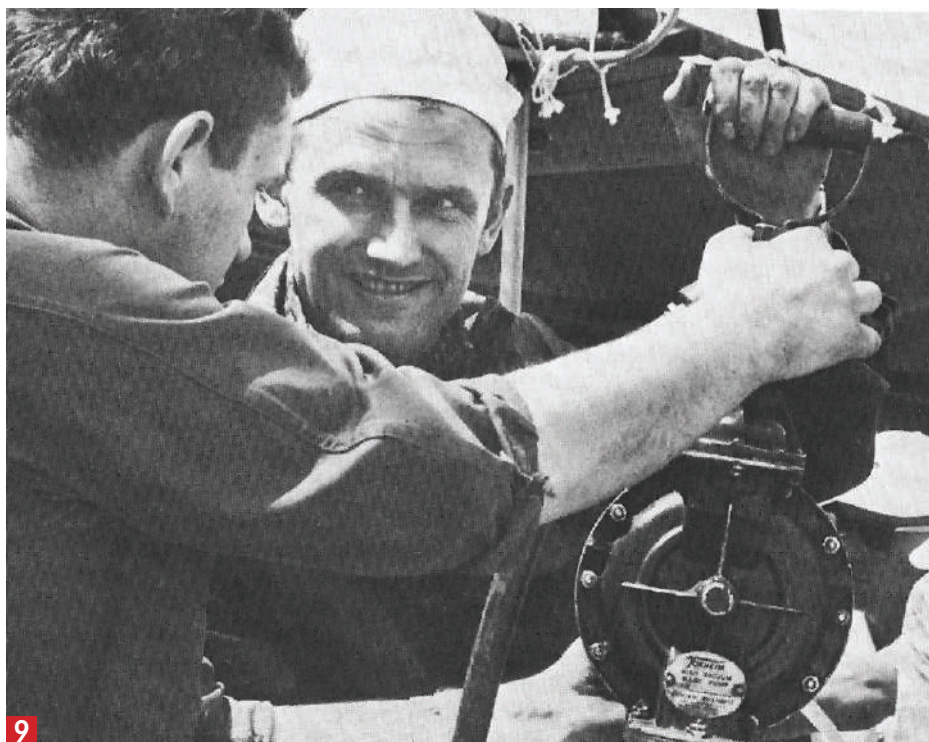
A l'avant, un Bergspyder Känguruh et, à l'arrière, des 904 dont il est dérivé.



8

Le Spyder 906 Ollon-Villars.

**« ON PARLE ALORS DE
LUI COMME D'UN GÉNIE
PRÉCOCE QUI RÉUSSIT
TOUT CE QU'IL TOUCHE. »**



9

Ferdinand Piëch à l'époque des 906.

Hommage Ferdinand Piëch (1937-2019)

sion d'en charger une écurie privée. Son choix se porte sur le team John Wyer, écurie sponsorisée par Gulf, à qui il garantit l'exclusivité.

Piëch n'en a cure et soutient une autre écurie, le Team Porsche-Salzburg sponsorisé par sa mère, Louise Piëch. Il ne faut pas longtemps pour que John Wyer prenne conscience que «ses» voitures officielles ne bénéficient pas d'autant de suivi de l'usine que celles du team autrichien.

De plus, en octobre 69, il ne supporte plus la tenue de route détestable des 917 et charge ses mécaniciens de prendre des «desperate measures» : l'un d'eux (Ermanno Cuoghi), profitant de l'absence de Ferdinand Piëch qui s'y serait certainement opposé, bricole un nouvel arrière qui confère à la 917 un avantage en déportance considérable. Les temps du premier tour effectué avec la nouvelle configuration aérodynamique sont inférieurs, de trois secondes, au meilleur tour réalisé auparavant. Chez Porsche, cet épisode, considéré comme honteux, n'est jamais plus évoqué et la version officielle, coulée dans le bronze, est que la carrosserie de la 917K a été finalisée à l'usine. **Documents 10 & 11**

Une 917K va triompher au Mans en 1970. L'exaltation de Ferdinand Piëch est alors à son comble, il est parvenu à égaler l'Auto Union de GP de 1933 qui avait été le chef d'œuvre de son grand-père.

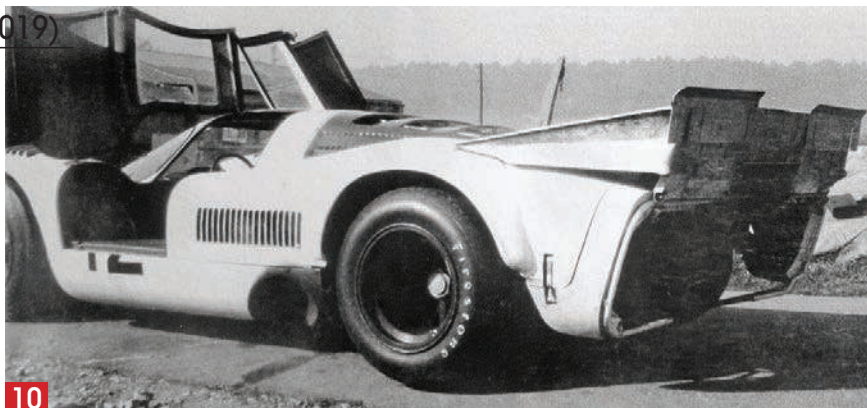
A l'usine, il ne prend même plus la peine de tenir Ferry au courant de ses intentions. Ainsi, dans le cadre des courses Can-Am où on pense à l'époque qu'il n'y aura jamais aucune limitation à la puissance des moteurs, Piëch, bien sûr à l'insu de Ferry, programme la construction d'une 917 à moteur seize cylindres. Ce projet ne porte aucun numéro de type pour que le secret soit bien gardé même au sein de l'usine. Néanmoins, il ne peut s'empêcher de montrer fièrement cette voiture à certains visiteurs, ce qui est très injurieux pour Ferry. **Document 12**

L'usine VW avait depuis l'après-guerre toujours été dirigée par Heinz Nordhoff, fanatique des fanatiques de Porsche. Alors que les affaires marchaient très mal (on parlait de faillite), il a continué à fournir une royauté à Porsche pour chaque VW construite. Il a même osé sponsoriser discrètement les 917 parce que son moteur était refroidi par air comme celui de la Cox. **Documents 13 & 14**

Il avait surtout chargé Ferry de concevoir le successeur de la Cox mais il ne parvenait pas à se décider à passer commande. Stuttgart avait finalement proposé une petite berline révolutionnaire dont le moteur (refroidi par eau !) était situé sous les sièges arrière, ce qui sera considéré comme une très mauvaise solution. Ferdinand Piëch avait beaucoup travaillé sur ce projet qu'il approuvait et il se voyait déjà comme le créateur d'une nouvelle Volkswagen, s'identifiant comme d'habitude à son grand-père. Au décès de Nordhoff en 1968, la production d'une présérie avait déjà débuté. Ensuite, plusieurs présidents du directoire vont se succéder, chacun prenant un peu plus ses distances vis-à-vis de la nouvelle petite auto dont les défauts sont évidents. D'où son arrêt brutal. Les journalistes sont convoqués à Wolfsburg pour assister à l'écrasement des prototypes et des voitures de présérie au moyen de chars d'assaut (conçus par Porsche!). C'est un scandale inouï et une humiliation pour Porsche. Il est vrai que Ferry Porsche et Ferdinand Piëch n'avaient jamais proposé de créer une nouvelle VW à traction avant, seule solution valable pour une voiture populaire.

Cette rupture avec VW fait rentrer Porsche dans une période de vaches maigres à laquelle la firme n'est pas habituée, ce qui ruine encore plus l'autorité de Ferry que Piëch pousse ouvertement à la démission.

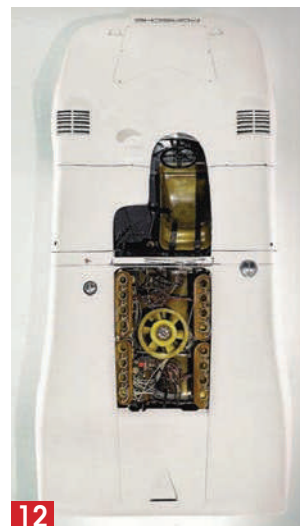
A Stuttgart, en ce début des années soixante-dix, la rupture de Ferry avec son neveu est devenue inévitable. A la sur-



L'arrière d'une 917 optimisé par le bricolage du mécanicien de John Wyer.



Ferdinand Piëch à l'époque des triomphes de «ses» 917.



La 917 allongée pour abriter le 16 cylindres dont Piëch voulait cacher l'existence à Ferry.



Prototype de VW dessiné chez Porsche. Le moteur est situé sous le siège arrière.



En 1967, Ferry Porsche et Ferdinand Piëch.

prise générale, Ferry réagit avec vigueur. Très habilement, il n'affronte pas directement Piëch mais exige que tous les membres de la famille Porsche (donc aussi les Piëch) quittent la firme au plus tard en 1972. Sur sa lancée, il décide que la firme sera dirigée par un directeur salarié. Les membres de la famille feront seulement partie d'un conseil de surveillance. Particulièrement injurieux à l'égard de Ferdinand Piëch, il déclare qu'aucun membre de la troisième génération n'a la maturité ni les capacités nécessaires à la gestion de Porsche. Louise Piëch ne prend pas parti en faveur de son fils, pour elle aussi, la survie de la firme familiale passe avant tout. **Document 15**

Le départ de Ferdinand Piëch en fin 1971 va constituer une véritable catastrophe pour Porsche. Avec le recul, il apparaît que la firme a mis très longtemps à se remettre de cet événement. Aujourd'hui encore, le prestige de Porsche repose sur les victoires extraordinaires des descendantes de voitures conçues par Piëch.

Ferdinand Piëch se retrouve éjecté de ce qui fait toute sa vie. Il décide néanmoins de s'offrir des premières vacances. Désirant se rendre à moto en Italie et le trajet étant trop long pour le faire d'une traite, il fait étape en Autriche chez son cousin Gerd Porsche (deuxième fils de Ferry, le gentleman-farmer de la famille) qui lui présente sa nouvelle épouse Marlène. C'est un coup de foudre réciproque et Ferdinand enlève la jeune femme (ainsi que ses 5% de parts de Porsche). Il va vivre 10 ans avec elle et ils auront un fils qui s'appellera Porsche car ils ne se sont pas mariés. C'est ce qu'il aurait voulu que fassent ses parents.

En 1977, Piëch passe chez Audi-NSU-Auto Union AG, firme du groupe VW qui vivote lamentablement. Il y est engagé, comme directeur du Département Etudes et Développement, dont les ingénieurs sont chargés de tester la petite jeep Audi Iltis dans le Grand Nord scandinave. Elle s'y comporte de manière parfaite alors que les tractions avant Audi peinent dans la neige. A son retour à Ingolstadt, l'ingénieur responsable des tests propose à Ferdinand Piëch de transformer une Audi en 4 x 4. Comme le moteur est en porte-à-faux à l'avant, il suffit de prolonger l'arbre secondaire de la boîte de vitesses par un arbre de transmission, relié à un différentiel installé sur le train arrière. Les premiers essais confirment l'amélioration prodigieuse de la tenue de route et des capacités de franchissement mais au prix de vibrations et de ripages dus à des variations de vitesse de rotation entre les roues avant et arrière. La solution est l'installation d'un différentiel intermédiaire auquel sont reliés les différentiels avant et arrière.

Piëch est enthousiasmé par cette idée et décide de produire des Audi 4 x 4 qu'il baptise «Quattro», cette décision relance la firme qui en avait bien besoin. **Doc. 16**

Grâce à ce succès, il prend bientôt la Direction Générale d'Audi AG où il est surnommé « le Seigneur des Anneaux » (à cause du sigle). Comme, depuis longtemps, 99% du capital en actions de Audi-NSU a été acquis par VW, suite à une OPA, on peut considérer que Piëch fait maintenant partie de la direction de VAG (Volkswagen Aktiengesellschaft).

En 1983, à Stuttgart, c'est à nouveau un panier de crabes. Après des discussions animées, les deux familles décident de créer des actions au porteur, accessibles au grand public mais sans droit de vote. Après une brève reprise, les affaires vont de plus en plus mal et Ferry demande à Piëch de venir sauver la firme familiale. Il refuse car il n'a jamais pardonné à Ferry de l'en avoir écarté. Il pense que si Porsche a survécu à toutes les crises, c'est grâce à la 911 qui est en grande partie son œuvre. Ce qui a toujours été occulté, à dessein, par Ferry qui a présenté la 911 comme la création de son fils Butzi alors que celui-ci a seulement dessiné la carrosserie.

Par contre, ses sentiments vis-à-vis de la firme qui porte le nom de son grand-père tant admiré ne sont pas hostiles. Piëch en est un grand actionnaire (c'est aussi dans le monde automobile l'homme qui a la plus grande fortune personnelle) et il ne désire pas la disparition de Porsche.



15

Louise Piëch, mère de Ferdinand. Son père disait d'elle que c'était l'homme de la famille.



16

Audi 80 Coupé, première Quattro.

En fait, Piëch voit plus loin, il pense qu'il deviendra un jour Président du Directoire de VAG (dont il est déjà vice-président depuis 1983). Ce sera en 1993 et on le considérera alors comme un Baron de l'Automobile.

En 1993, chez Porsche, les affaires ont repris depuis l'arrivée d'un nouveau CEO, Wendelin Wiedeking, qui a réellement sauvé la firme et a bien sûr été nommé Président du Directoire par le Conseil de Surveillance. Il ne lui a fallu que deux ans pour obtenir cette promotion suprême. C'est un organisateur de génie incroyablement audacieux qui semble réussir tout ce qu'il entreprend. Personne ne perçoit encore combien son audace pourrait être dangereuse.

Alors que chez VAG, Piëch prend le pouvoir (officiellement le 1er janvier 1993). Il peut être satisfait car la réussite de VAG est sans exemple, c'est le seul grand constructeur automobile à avoir augmenté ses bénéfices. Néanmoins, les financiers sont inquiets. VAG pourrait être un géant aux pieds d'argile dont le point faible est la mévente des VW.

Les analystes ne se trompent pas. Piëch est bientôt mis en difficulté. La concurrence des voitures nippones entraîne



l'écroulement complet des ventes de Volkswagen sur le marché américain. De plus, la «digestion» des achats des firmes Seat et Skoda, réalisés imprudemment, est très difficile. Ferdinand Piëch est prêt à tout pour sauver VAG. Il prend le risque d'engager un personnage sulfureux et extrêmement controversé, José Ignacio López de Ariortua, un génie de la rentabilité à tout prix. Il l'a débauché à prix d'or chez Opel, c'est-à-dire chez General Motors. Immédiatement, López transmet à VW des secrets industriels très utiles car Opel est, en Allemagne, le principal concurrent des Golf. GM porte l'affaire devant les tribunaux. Piëch non seulement soutient Lopez sans réserve alors qu'à l'évidence il est coupable mais il se comporte aussi de manière extrêmement injurieuse à l'égard du CEO de GM. La Justice américaine fera finalement céder Piëch : il sera contraint de se séparer de López (après trois ans d'une très fructueuse collaboration) et il sera lui-même lourdement condamné, notamment à une peine de prison. A la dernière minute, en fuyant les USA, il échappe miraculeusement à la prison mais lui et VAG sont condamnés à payer d'énormes amendes et des dédommagements colossaux à GM. Piëch doit aussi présenter des excuses publiques, ce qu'il ne fera pas.

On pourrait croire que l'épisode López aurait fragilisé la position de Piëch chez VAG. Il n'en est rien. Tout le monde à Wolfsburg a peur de lui, non sans raison car son retour est suivi d'une purge presque stalinienne : tous ceux qui avaient seulement fait mine de ne pas le soutenir sont renvoyés. A cette occasion, il aurait osé se flatter de «régner par la terreur». En réalité, Piëch a le comportement d'un manipulateur pervers narcissique (comme Staline) et il a un besoin irrépressible de domination.

Depuis 1988, aux USA, les ventes des Golf (connues sous le nom de Rabbit) se sont écroulées. Cette voiture cubique, posée sur de petites roues, ne rappelle en rien la cultissime Coccinelle (Beetle). A Wolfsburg, on a perçu le problème

et Piëch décide de créer un nouveau centre de design Audi-VW en Californie. Il sera dirigé par des hommes fortement imprégnés des idées de Ferdinand Porsche et aura pour mission de créer une héritière de la Cox dans le goût US, ce sera la New Beetle.

En fin d'année 1994, la même équipe conçoit un roadster qui est une variante sportive de la New Beetle. Nommé Audi TT (en rappel du Tourist Trophy de l'île de Man), ce roadster est d'emblée considéré comme l'équivalent moderne de la Porsche 356, c'est-à-dire une voiture sportive dérivée d'une Coccinelle. C'est aussi potentiellement un concurrent du futur Boxster et Piëch, hésitant à heurter de plein front Porsche, tardera à la commercialiser.

Revenons chez Porsche, Wendelin Wiedeking, enivré par ses succès, perd toute mesure et désire fusionner Porsche avec VAG. En réalité, il veut entrer dans le capital de VW en vue d'en prendre le contrôle. Pour la fusion, il faut l'accord de Piëch qui au début n'y est pas opposé. Tous les deux font semblant de vouloir réunir les créations de Ferdinand Porsche en une seule société (à la tête de laquelle chacun se verrait bien). Mais l'attitude arrogante de Wiedeking et des ingénieurs Porsche transforme vite la fusion amicale en une OPA hostile de Porsche sur VAG.

Wolfgang Porsche, le quatrième fils de Ferry, et par conséquent un ennemi déclaré de Piëch, voit là une occasion de récupérer la direction de Porsche. Il soutient donc son CEO dans une série de manœuvres boursières plus tordues et imprudentes les unes que les autres. En 2009, cela semble réussir et, très brièvement, la firme Porsche devient propriétaire de VAG mais au prix d'un endettement impossible. A ce moment, une crise financière mondiale, bien sûr imprévue, torpille les plans de Wiedeking et inverse le rapport de force. Maintenant c'est Stuttgart qui, pour survivre, doit demander l'aide de Wolfsburg. Piëch a manœuvré avec une grande habileté et est vainqueur. En 2012, il s'empare de



Porsche SE, un holding artificiellement créé par Wiedeking au moment où il pensait pouvoir contrôler VAG. C'est l'issue seulement temporaire d'une saga familiale, financière et psychiatrique. Sous la direction autocratique de Ferdinand Piëch, VAG devient le plus grand constructeur automobile d'Europe et on ne voit pas ce qui pourrait faire tomber de son piédestal celui qu'on appelle « l'Empereur ». Mais, en 2015, survient un coup de tonnerre dans un ciel serein : Ferdinand Piëch décide inopinément de se retirer du Conseil de Surveillance de VAG que, du haut de sa forte personnalité, il avait jusque-là complètement dominé. Suite à des manœuvres occultes complexes, le clan Porsche, comprenez Wolfgang Porsche, est parvenu à récupérer la majorité au Conseil de Surveillance de VAG où, il faut le reconnaître, son cousin a beaucoup d'ennemis. Piëch va être confronté à des problèmes infiniment plus graves. Ceux-ci sont encore inconnus du grand public lorsqu'il déclare inopinément « prendre ses distances » vis-à-vis de Martin Winterkorn (un de ses proches qu'il avait lui-même installé à la tête de VW) sans fournir aucune explication.

On est pratiquement certain aujourd'hui que Piëch a eu vent du scandale qui va bientôt ébranler tout le groupe : le dieselgate. Il s'agit d'un logiciel tricheur permettant l'activation d'un système de réduction des émissions polluantes (surtout les oxydes d'azote) seulement lors des tests d'homologation. Rien de plus simple, le logiciel est activé lorsque les roues tournent et qu'on ne touche pas au volant, circonstances ne survenant jamais lors d'un usage normal. Il est probable que Piëch, même s'il n'a pas été au courant des détails de la tricherie, a compris qu'il en était indirectement responsable par la pression et le climat de terreur qu'il faisait régner dans ses usines. C'était une conséquence de sa politique de réussite à tout prix qui allait coûter plus de 30 milliards d'euros au groupe. Son départ discret, juste avant la diffusion du dieselgate, lui évite tout ennui, il vend ses parts du Holding Porsche SE et, en 2017, il disparaît dans la nature. On peut penser qu'il a pris une retraite dorée dont on sait peu de choses, sauf qu'il s'est fait construire un yacht fastueux. Il décède à Rosenheim (Allemagne) le dimanche 25 août à l'âge de 82 ans.

En conclusion, Piëch a fait de la firme Volkswagen le plus grand constructeur automobile d'Europe, reprenant dans une certaine mesure le flambeau de son grand-père.

Bien sûr, son parcours ne fut pas sans erreur car, à la fin de sa carrière, il s'était lancé (comme son aïeul) dans une foule de projets mégalomaniaques comme les motorisations extravagantes des Bugatti. Leur moteur W 18, issu de l'association de trois VR 6, fait d'ailleurs penser au moteur de 1500 cv, à seize cylindres en X, que le Professeur Porsche avait conçu en 1943 pour propulser son tank géant, le Maus.

On peut sans doute lui reprocher que ses sentiments influençaient par trop ses décisions, ce qui coûtait cher à la firme. Comme la production de la VW Phaéton sans doute surtout destinée à contrer les grosses BMW, firme qu'il haïssait depuis qu'elle s'était opposée à lui lorsqu'il désirait acheter Rolls-Royce (il avait dû se contenter de Bentley).

Ce petit-fils du grand Professeur Porsche fut certainement un visionnaire de l'automobile et on doit admettre que son désir d'être l'égal de son aïeul a été atteint, sinon dépassé. Il restera dans l'histoire de Porsche comme celui qui a finalisé le moteur de la 911 et fut le père de la mythique 917 dont le souvenir est loin d'être oublié.

En tant que Vieux Porschiste, je lui dis : merci Monsieur Piëch... ●



Concentration

CH'TI CLASSIC

7ÈME ÉDITION



Dans les manifestations incontournables de l'année, la Ch'ti Classic s'est rapidement imposée, en utilisant des recettes simples mais qui plaisent à tous, et en y ajoutant une grosse pincée du sens de l'accueil des "gens du Nord"...

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY





La Ch'ti Classic ne connaît pas la crise ! Au contraire, les organisateurs sont aujourd'hui dans une situation que bien d'autres pourraient leur envier : comment gérer l'afflux de participants, et une hausse sans cesse croissante de demandes ? Hervé Dujardin, président du club 911 Tourcoing, réfléchit chaque année avec toute son équipe aux solutions permettant de toujours grandir sans non plus perdre le fil. Il ne suffit pas de faire venir plein de monde, encore faut-il pouvoir les accueillir. Ainsi, pour cette 7^{ème} édition, la grande nouveauté est venue d'un double rallye pour la journée de samedi, rien moins que cela ! Cela mérite quelques explications : depuis que la Ch'ti Classic a étendu son format à deux jours, en y ajoutant un rallye touristique au départ d'Arras, le succès de ce rallye a été tel qu'il a fallu refuser du monde. Sauf que, du coup, ceux qui n'étaient pas retenus pour participer au rallye n'étaient plus motivés pour venir le dimanche. Et cela n'est pas allé en s'arrangeant, comme l'explique Hervé Dujardin : *"Cette année, dès que nous avons ouvert les inscriptions sur notre site, on s'est retrouvés avec 150 demandes en 24 heures, on n'en revenait pas ! C'est pour cela que nous avons décidé de créer un deuxième rallye : en plus d'Arras, nous avons ouvert un second site, à Bergues. Mais tu imagines le travail supplémentaire que cela représente !"* On l'imagine sans peine, en effet : 150 Porsche au départ d'Arras, 130 au départ de Bergues, deux road-books à créer, et autant d'autorisations à demander, c'est énorme. Au fait, pourquoi ne pas faire partir tout le monde d'Arras ? Trop lourd sur le plan logistique, pas assez de places, et puis, l'idée de varier un peu et d'avoir deux offres était intéressante, notamment pour les amis belges, très proches de

1. Toujours apprécié, le manège au milieu des Porsche !

2. Hervé Dujardin et son équipe du club 911 Tourcoing abattent un boulot considérable pour organiser la Ch'ti Classic

3. Le départ de Bergues a attiré du monde



Bergues. Pour ceux qui se demandent pourquoi le nom de Bergues leur dit quelque chose, sans parvenir à s'en souvenir, c'est tout simple : le film "Bienvenue chez les ch'tis" a été tourné ici ! Mais au-delà du film, il faut aussi savoir que c'est une très jolie ville...

ALORS, BERGUES OU ARRAS ?

La Grand Place d'Arras reste cependant indétronable, tant les lieux sont magiques. Mais à Bergues, on préparait une belle fête pour l'après-midi, afin de célébrer la réouverture du célèbre carillon, sortant de restauration. Dans la matinée, la place s'est cependant remplie de Porsche pour le départ du rallye. Vous l'aurez compris, j'ai choisi de partir de Bergues, ne serait-ce que pour changer, et faire d'autres photos. Mais les deux départs, et les deux rallyes, méritaient d'être vécus. J'ai en tout cas beaucoup apprécié le parcours allant de Bergues à Hardelot, par des petites routes. Et quand on dit petites routes, ce n'est pas pour faire une phrase, on parle bien, dans certains cas, de départementales à la limite du chemin communal ! Franchement, un grand bravo aux responsables des road-books : non seulement ceux-ci sont parfaits, techniquement, mais en plus le choix des routes est vraiment excellent. Par rapport à ce que je connaissais de celui venant d'Arras, celui de Bergues m'a même paru plus attractif, car il est plus facile d'éviter l'excès de villages sur ce parcours. Passé le regret de ne pas emprunter la merveilleuse Côte d'Opale, trop compliquée à gérer en terme de trafic routier selon les organisateurs, il faut reconnaître que les routes étaient vraiment amusantes et attractives. De plus, mais là c'est juste une question de chance, ceux qui sont venus d'Arras ont eu droit à de fortes pluies, là où il n'y a eu que de très courtes averses en venant de Bergues.

Un regret, quand même : contrairement aux autres années, rien n'a été prévu pour le repas du midi, laissant à chacun le soin de déjeuner →



1

1. Le départ de la Grand Place d'Arras a rencontré un vif succès (photo Xavier)

2. Sur la route du swap

3. On échange les passagers sur la place de Samer

4. Pas encore assez de "longs capots" !



2



3

4





où et quand il en avait envie. Cela a généré une grosse dispersion des participants, certains choisissant de déjeuner à Bergues ou à Arras avant même de faire le parcours du rallye, qui, du coup, perdait un peu de son intérêt, nombreux étant ceux qui se sont retrouvés à rouler isolés. Un point qu'il faudra revoir, pour le retour à une meilleure convivialité le samedi. Il y eut aussi un petit couac quand le parcours d'Arras a croisé celui du rallye du Béthunois qui avait lieu le même jour, mais dans l'ensemble, cette journée de samedi, ponctuée par un dîner dans Hardelot, a été en tous points excellente.

430 PORSCHE

Le cœur de la manifestation a lieu le dimanche, lorsque toutes les rues du centre d'Hardelot sont investies par les Porsche, soigneusement alignées par types de modèles. Record battu, il y en eut cette fois 430, un très beau score ! Nous vous parlions de recettes simples, l'une d'elles consiste à demander une somme plutôt modique pour participer à la Ch'ti Classic. C'est un choix qui en vaut un autre, et qui permet justement d'avoir un maximum de monde. Ceux qui veulent ensuite participer aux différentes activités payent de (petits) suppléments, mais la Ch'ti Classic n'a jamais joué la carte du haut de gamme et du cher. C'est une vraie concentration populaire, dans le tout meilleur sens du terme, où les visiteurs sont les bienvenus, en famille, le dimanche venu. Ce qui en fait une vraie belle fête, et envoie le message que le monde de la Porsche est accessible. En tout cas plus qu'on ne le pense. Tout le monde circule librement, et à l'heure de la parade, il y a foule en bord de plage pour voir les Porsche passer. Certains propriétaires de Porsche hésitent même entre passer le plus discrètement possible, ou faire un peu de bruit, voire placer une accélération, mais dans ce dernier cas, c'est formellement déconseillé par les organisateurs, à juste titre. Il suffit parfois d'un rien pour qu'une



1. Un deuxième rallye a été organisé au départ de Bergues

2. Le Centre Porsche Sonauto Lille occupe toujours un bel emplacement

3. Paul-Amé Vinel exposait son impressionnante collection de Porsche au 1/43, actuellement à vendre !

4. Les caisses G en bon ordre pour la parade

5. Deux RWB étaient cette fois exposés !





1

belle fête vire au drame, et cela personne n'en veut. D'où la présence de régulateurs dans la parade pour éviter les tentations. Il est vrai que ce n'est pas simple, puisque, j'en ai encore été le témoin cette année, ce sont les spectateurs qui réclament des sensations, au minimum du son, aux porschistes, qui se laissent du coup tenter. Difficile, dans ce cas, de trouver le bon équilibre, mais tout s'est encore une fois parfaitement déroulé cette année, et il n'y a aucune raison pour que cela change. Parmi les modèles exposés, il y avait un peu moins de raretés que l'an passé. La 904 GTS était de nouveau de la partie, mais pas d'autres protos. En revanche, belle surprise que la présence d'un Speedster →



2



3

- 1. Les alignements les plus impressionnants se font du côté des récentes. Et au bout, il y a la mer !
- 2. Bien des surprises sur le parcours
- 3. Le village encadre les 356



1



2



3

991 avec pack Heritage. Tout nouveau, tout chaud ! Le village, quant à lui, était sensiblement identique à celui des années précédentes.

CLASSIC ?

Une des grandes difficultés, pour les organisateurs, est d'atteindre la parité entre Classic et modernes, puisque tel est le but de cette manifestation. Mais il suffit de parcourir les rues pour constater que le compte n'y est pas. "Si on considère que les 996 et Boxster 986 sont des classics, le compte y est. Mais si on s'arrête aux moteurs à air, on n'y est pas, c'est sûr, me confirme Hervé Dujardin." Certes, on voit quelques 356, des 914 (dont les 50 ans ont été fêtés), un peu de "longs capots", et un bon nombre de caisses G, de 964 et de 993, mais ce n'est pas la dominante. On aura cependant observé, cette année, la présence de quelques très beaux modèles, dont au moins trois 993 RS ! Heureusement, il reste le fameux swap, le clou du spectacle. Ce beau moment où, en fin de matinée, les propriétaires de modernes emmènent en passagers ceux qui ont des anciennes, et vice-versa l'après-midi. Cela fait chaque fois des heureux. Un ami présent avec une superbe 911 2.0 L légèrement "outlaw" (juste ce qu'il faut), hésitait à y participer, il en est revenu en-

1. Les 914 en tête de la parade pour leurs 50 ans

2. Une GT3 Touring au premier plan

3. Entre 993 RS et 993 C4S, pas facile de choisir

4. Toujours un plaisir de voir la 904 GTS, mais la surprise est venue de la présence d'un Speedster 991 !



4

chanté, tant les deux passagers de modernes qu'il a emmenés l'après-midi n'en sont pas revenus du plaisir procuré par son ancienne 911. La joie dans le partage, la convivialité, c'est le point fort de la Ch'ti Classic, qui continue de creuser son chemin. Attention cependant à bien veiller que les passagers ont leur ticket indiquant qu'ils participent vraiment, car, dans la longue file d'attente pour le départ du swap, il y a aussi de simples visiteurs qui demandent à monter en passagers, ce qui fausse la donne. Difficile de faire plaisir à tout le monde, mais en tout cas, ce fameux swap reste un moment passionnant, et unique en son genre. Au final, la Ch'ti Classic reste cette belle et grande manifestation, si représentative de la passion Porsche vue "de ch'nord". Sens de l'accueil, gentillesse, plaisir d'être là, tout simplement. Un incontournable, oui, cela ne fait aucun doute ! ●

- 1. Des 356 au départ
- 2. Les 964 bien représentées
- 3. Avec le beau temps, le public est venu pour assister à la parade
- 4. Les 997 toujours présentes en force



2



1



3



4

Le pro du mois

ALMÉRAS FRÈRES

SAUVEURS DE 911



Le nom des frères Alméras est devenu si lié à Porsche que certaines autos préparées par leurs soins trônent au musée de la marque. En près de cinquante ans, leur garage est devenu l'un des spécialistes indépendants les plus réputés. **TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : MARC JOLY, DR**

LA COURSE DANS LA PEAU

Il est impossible de parler des frères Alméras sans commencer par leur carrière en compétition. Jean-Marie, l'aîné, et Jacques, son frère cadet, sont tous deux passionnés de course et se sont faits la main sur des karts. Ils fondent leur société en 1966 et caressent le rêve de s'engager en rallye. C'est en 1968 que le rêve commence à prendre forme grâce à l'acquisition d'une 911 S accidentée qu'ils prépareront et engageront au Rallye des Cévennes. Jean-Marie pilote, et Jacques, âgé d'à peine 18 ans, fait office de copilote. Avec une quinzième place au général, les deux frères sont emballés et poursuivent l'expérience. Jacques finit deuxième du Critérium National de la Montagne sur

cette même 911 S en 1969. Les courses de côté ne coûtent pas très cher, c'est le championnat idéal pour se faire plaisir. Cependant, ce qui n'était au départ qu'une passion devient un surprenant vivier de clients pour les deux frères qui croulent sous les commandes de pilotes amateurs leur demandant de préparer leur voiture de course. Il faut dire qu'à l'époque, les préparateurs reconnus ne sont pas légion et à part Meznarie, peu de monde savait s'occuper des Porsche.

CHANGEMENT D'ÉCHELLE

Les frères Alméras ont la passion de la compétition chevillée au corps et à mesure que leur garage prend de l'ampleur, les préparations deviennent de plus en plus audacieuses, au point

qu'ils n'hésitent pas à engager eux-mêmes leurs propres voitures dans des épreuves de très haut niveau. « En 1976, on gagne la Ronde Cévenole avec Jean-Claude Andruet, en 1980, le Tour de Corse avec Jean-Luc Thérier. La Corse à l'époque, c'était le deuxième rallye le plus important du monde » se souvient Jacques avec émotion. Tout de même, on ne peut s'empêcher de le relancer sur cette fameuse année 1978 où une SC 3.0 Alméras remporte le mythique Monte-Carlo avec Jean-Pierre Nicolas. La légende raconte que cette victoire a sauvé la 911, nous profitons de l'occasion pour demander à l'intéressé. « Pour vous donner une idée, il y avait en 1978 une convention de Porsche France dans les Alpes où



2



3

la direction annonçait les nouveaux plans produits avec le lancement de la 924 et la mort prochaine de la 911. Et nous, au même moment, nous gagnons le Monte-Carlo avec ce que le commentateur du rallye appelait la vieille 911 ! Nous avons été reçus par M. Porsche et Ernst Fuhrmann qui nous ont félicités. Après, il y a eu la victoire des frères Kremer au Mans avec la 935 en 1979. Sans être prétentieux, on a mis une pierre, je pense que ces deux victoires ont contribué à faire perdurer la 911. » Et si seulement c'était la seule chose pour laquelle il fallait les remercier... La liste de leurs faits d'armes est impressionnante et l'on ne peut passer sous silence cette année 1981 où Walter Röhrl a demandé aux frères Alméras de lui préparer une 911 SC pour le rallye San Remo. D'ailleurs, les frères Alméras n'ont jamais pu couper le cordon de la compétition, à tel point que le fils de Jacques gère lui aussi une écurie de Pro GT.

TOUT RÉPARER, TOUT PRÉPARER

Avec un tel palmarès, il n'est guère étonnant que les clients affluent et que leurs locaux dédiés aux Porsche s'étendent désormais sur 1300m², et rien ne leur fait peur. De la restauration complète d'une 924 S en passant par

la préparation d'une 911 Carrera RSR pour courir en rallyes historiques, ils savent tout faire. « Nous passons notre temps à parler réglages de suspension, hauteur de caisse, pression d'huile avec nos clients ». Et le savoir-faire acquis par Alméras ne cesse de se développer depuis 1966. Les équipes bénéficient des meilleures formations et sont déjà capables d'assurer l'entretien des nouvelles 911, même la 992 ! Dans le même temps, les jeunes mécaniciens acquièrent les compétences nécessaires à l'entretien et la réfection des Porsche anciennes. Juste retour des choses. Sachez, enfin, que la boutique vient de s'agrandir afin d'accueillir un hall d'exposition destiné à la vente de Porsche d'occasion. Et pour prendre la mesure du savoir-faire d'Alméras, saviez-vous que Porsche avait élu domicile dans leurs ateliers pendant quelques jours afin de réviser des prototypes de 959 lorsqu'ils étaient en développement dans le sud de la France ? Nous ne le savions pas non plus...

Est-il nécessaire d'en rajouter ? Il est très, très rare qu'un spécialiste indépendant acquière une réputation telle que son nom soit indissociablement lié à la grande histoire du constructeur. A force de travail et de passion, les frères Alméras l'ont fait. ●



4

1. L'ADN d'Alméras est né dans la course, et cette passion reste palpable aujourd'hui.
2. Jean-Marie et Jacques Alméras (tous deux à droite) ont toujours pu compter sur une équipe passionnée. Leurs enfants ont rejoint l'aventure avec le même entrain.
3. La société s'est lancée dans le commerce de Porsche d'occasion depuis quelques temps. Comme vous pouvez le constater, les attentes de livraison sont déjà nombreuses.
4. L'atelier accueille des Boxster comme des modèles de course prestigieux. Ou les prototypes de Porsche, à l'occasion...

PRÉSENTATION

Adresse :

3 rue Saint-Exupéry - Z.I. La Lauze
BP 255 - Route de Sète
34 434 St Jean de Védas

Ouverture :

8h-12h 14h-18h du lundi au vendredi

Tél : 04.67.42.57.35

Mail : porsche@almeras.com

Site internet : www.almeras.com

SURFACE

Surface totale : 1300m²

L'ÉQUIPE

Dirigeants :

Jacques et Jean-Marie Alméras

Directrice administrative :

Cécile Alméras

Responsable de l'écurie Pro GT by Alméras :

Philippe Alméras

Nombre d'employés :

12 personnes avec le service compétition
Un commercial, Un chef d'atelier

LES SERVICES PROPOSÉS

- ↔ Entretien de Porsche de toutes générations
- ↔ Achat, revente et recherche personnalisée de Porsche d'occasion
- ↔ Restaurations
- ↔ Préparations circuit, rallye
- ↔ Préparation compétition



La chronique de *Romain Dumas*

FORTUNES DIVERSES

MÊME S'IL RESTE UNE DERNIÈRE COURSE AVANT DE BOUCLER LA SAISON, L'ÉVIDENCE EST LÀ : 2019 N'AURA PAS ÉTÉ UNE ANNÉE FACILE. ENTRE DES (TRÈS) HAUTS AVEC LES RECORDS VALIDÉS POUR LE COMPTE DE VOLKSWAGEN MOTORSPORT ET LES (TRÈS) BAS EN PISTE AU VOLANT DE LA PORSCHE, MON CŒUR BALANCE... HEUREUSEMENT, J'AIME TOUJOURS AUTANT MON MÉTIER ET JE SUIS LOIN D'ÊTRE RASSASIÉ !

10 HEURES DE SUZUKA

Malgré une remise en question permanente, rien n'y a fait ! Cette avant dernière manche de l'Intercontinental GT Challenge ne nous a pas été plus favorable que les précédentes. Une fin de saison à l'agonie qui n'est finalement que le reflet de notre saison. Sans se chercher de fausses excuses, il n'en reste pas moins qu'entre la mixité de l'équipe (Chinois, Malaisiens et Allemands) qui n'aide pas à la bonne compréhension et le fait de disposer d'une voiture neuve à peine déverminée, on ne s'est pas facilité la vie. Dommage car Suzuka reste l'un de mes circuits préférés, surtout sous la pluie fréquente à cette période de l'année. En panne dès la première séance d'essais libres, nous avons porté notre croix tout le week-end. Partis 24ème et 9ème après deux heures de course, nous avons cru au miracle d'autant que c'est précisément à ce moment que la pluie est venue se mêler au jeu. Mais tout ce capital s'est envolé dès que la piste a séché. Choisir de rouler avec beaucoup de carrossage a pour conséquence directe d'engendrer une usure plus

prononcée de pneus. Rajoutez à cela des pressions très basses pour tenter de gagner un peu de perfo... ce qui devait arriver arriva assez vite : une crevaison, mais une vraie, avec déchappage du pneu qui est même allé jusqu'à s'enrouler entre les triangles de la roue. Et une fois encore, le podium se résume ici à un vague souvenir (tout comme ma combinaison de rechange qui a disparu de mon placard au beau milieu de la course !). Nous jouerons donc notre toute dernière cartouche à Kyalami, en Afrique du Sud, avec l'équipe de Timo Bernhard. Une nouvelle épreuve qui nous réservera peut être, enfin, une belle surprise...

RECORD DU MONT TIANMEN

Histoire de bien attaquer la deuxième partie de ma campagne asiatique, je me suis fait un petit programme off bien sympa, avec visite de l'usine Spark à Dubaï, quelques belles parties de badminton avec des chinois plus affûtés les uns que les autres et un petit passage par Hong





Kong, que j'aime toujours autant, avant de rejoindre le parc national de Zhangjiajie, une forêt rocheuse située à 1000 km de Pékin. Un site brut, d'une beauté à couper le souffle qui ne laisse pas indifférent et qui nous rappelle combien on est peu de chose face à la nature. Ce parc national abrite plusieurs monts, les plus connus étant Avatar Mountains, site naturel du tournage du film éponyme de James Cameron, et Tianmen, là où je suis attendu au volant de l'ID.R. Un terrain de jeu de près de 11 kilomètres aussi bosselé qu'étriqué, ponctué par 99 virages où l'on trouve tantôt du gravier, du ciment, de la terre, voire même des cailloux. Avec près de 1500 visiteurs par jours acheminés par bus pour découvrir cette merveille, les reconnaissances n'ont pas été de tout repos... mais c'est aussi ce qui fait le charme et le côté hors norme de ce défi. Même principe pour les essais, il a fallu composer, entre autres, avec les hommes qui entretiennent la chaussée qui avaient simplement oublié la note d'information et qui bricolaient en plein milieu du 88ème virage !

Mais finalement, tout s'est bien passé. Une fois de plus, l'ID.R a été d'une fiabilité exemplaire et d'une efficacité redoutable. Après une première montée pour sécuriser le parcours et la performance de la voiture, je n'ai pas eu besoin de me forcer pour mettre les watts. D'autant que VW Motorsport avait bien fait les choses et mis en place une très forte activité PR : avec près d'une centaine de journalistes invités et une retransmission live sur la TV chinoise, il n'était pas question de passer à côté. C'est donc avec beaucoup de plaisir et un immense honneur que j'ai décroché le record lors de la 3ème montée. 7.38.585, un chrono meilleur que prévu qui ne fait que décupler le bonheur généré par cette aventure hors du commun qui ne ressemble à aucune autre. Car si elle peut sembler proche sur le papier de Pikes Peak, elle est beaucoup plus épique encore dans la réalité que ne l'est l'épreuve américaine. Une aventure qui restera à tout jamais un moment fort et magique de ma vie de pilote autant que de ma vie d'homme.

GOODWOOD REVIVAL FOREVER

Après un bref passage à la maison et une journée au Salon de Francfort pour le compte de Volkswagen, direction l'Angleterre pour le fameux Goodwood Revival. Le top du top en matière de voitures historiques de compétition. Impossible de faire mieux : la qualité, la quantité, l'implication des pilotes et du public font un tout qui rendent cet événement absolument magique. Anonymes et célébrités s'y côtoient en toute simplicité avec, comme vecteur commun, une seule et même passion authentique. Un retour vers le

passé qui fait un bien fou. Quel plaisir de se replonger dans l'âge d'or de l'automobile et de ressentir, le temps d'un week-end, l'insouciance de cette période... Et je ne vous parle même pas de l'énorme kiff en piste : prendre le volant de voitures mythiques telles que l'AC Cobra et la Thunderbird de 1959 et se battre avec tous les meilleurs pilotes actuels et quelques-uns plus anciens, comme moi, c'est vraiment énorme. Et force est de constater que les p'tits jeunes ne sont pas très à l'aise avec les mécaniques anciennes ! De nombreuses boîtes de vitesse et transmissions en ont fait les frais... Pour ma part, l'AC Cobra, une voiture sublime mais très fragile, n'a pas tenu le choc très longtemps, quant à la Thunderbird (qui a dû encaisser un tonneau la semaine précédant Goodwood), elle m'a permis de faire la course en tête, devant un André Lotterer déchaîné, auquel j'ai dû finalement laisser ma place quand le levier de vitesse s'est cassé. Pour bien faire, il est resté juste ce qu'il fallait pour continuer à passer les vitesses, mais sans pommeau, en étant obligé de prendre la tige à pleine main. Mais j'ai tout de même réussi à conserver ma seconde place et récupéré au passage de belles ampoules sur les mains. Si, vous aussi, vous aimez les voitures anciennes, foncez-y, vous ne serez pas déçus... En matière d'automobile, les anglais tiennent la route !

Après un aller-retour à Weissach qui m'a permis de constater qu'un nouveau bâtiment était sorti de terre, que la cafétéria du Motorsport avait disparu et que les mécaniciens s'affairaient à remettre en route une 935 et un Spyder, direction Francfort pour un passage sur le stand Porsche pour la clôture du salon.

Et preuve, pour ceux qui en douteraient encore, que je suis bien un pilote multiscartes, je serai présent sur le terrain les 2 et 3 octobre prochains pour la présentation officielle française du nouveau Porsche Taycan et j'enfilerais ma casquette de Team Manager du RD Limited pour finaliser le développement du DXX, un buggy deux roues motrices sorti tout droit de mon imagination débordante et destiné au rallye-raid. Un nouveau défi techno logique, sportif et humain comme je les aime... Sans oublier le RallyeCroisière qui arrive à vitesse grand V !

A suivre ;-))

Romain Dumas

ORCHID
RACING TEAM

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)



DEVINETTE: LAQUELLE EST-CE?

La photo a été prise par mon fils Théo de 10 ans sur l'A 10. Réponse le mois prochain.
Jean Michel Assouly

RÉFLEXIONS SENTIMENTALES

Suite au n°341 de juillet et aux articles de Marc Joly et de Christian Tahon, laissez-moi vous faire part de quelques réflexions sentimentales.

Étant né en 1946, mon épouse en 1948, nous avons vieilli avec le goût pour les belles motos et les belles voitures, plutôt sortant de l'ordinaire, et avons rêvé toute notre vie de pouvoir rouler en Porsche et depuis maintenant 2 ans le rêve est devenu réalité. Une 996 Carrera 4 de 2001 dort dans le garage et roule sur les routes de France. En lisant l'article de Christian nous nous sommes reconnus dans la partie « yang » et nous conseillons vivement à ceux qui hésitent, de ne pas passer à côté d'un grand plaisir, mourir « le plus riche du cimetière » n'enrichira pas votre vie. Oui, Marc a raison de dire que la passion des voitures n'est pas morte car quand nous allons prendre un verre à notre bar préféré, avec Marilyn (c'est le nom de la Carrera : belle comme Marilyn), nous devons répondre à de nombreuses questions : le coût, la conso, l'entretien, l'assurance, etc. Alors oui, il n'y a pas que les voitures, il y a aussi les bagnoles. Et puis « les électriques », alors que l'on nous rabat les oreilles avec les émissions à effets de serre de nos moteurs thermiques, que dire du pillage de pays comme la Bolivie pour ses mines de lithium, des stations de recharge rapide alimentées par des groupes électrogènes (si, si...). Je pense que l'on est en train de mettre la charrue avant

les bœufs, car que fait-on pour les avions, les porte containers carburant au fioul lourd ? Bref, en ce qui me concerne, vu mon âge, j'espère ne pas voir.

Et la musique de nos moteurs en compétition, une petite histoire à vous raconter. Nous étions aux 24h du Mans moto, il y a une dizaine d'année, et entre les essais il y a eu une démonstration de courses de motos électriques sur 5 tours du circuit Bugatti. Quand les motos sont passées devant nous, au bord du circuit, nous nous sommes regardés avec mon épouse et nous pleurions de grosses larmes tous les deux. Depuis nous n'avons plus jamais assisté à ce genre de compétition. Alors aujourd'hui, et pour le moment présent, une Hybride peut-être, mais tout élec, non, mille fois merci ou alors j'irai finir mes jours en Russie. Bon allez, bonne route à tous et merci à Flat 6 et à Nelly Bouton, pour mon petit message mensuel m'indiquant que mon magazine du bonheur est en kiosque.

Jean, Cathy et « Marilyn »



BESOIN D'AIDE

60 ans, passionné de sport automobile, plus particulièrement de rallyes, je suis l'heureux propriétaire d'une 911 type 996 de 1998. Achetée il y a deux ans, c'est ma première Porsche et j'en suis très content. Sauf qu'à 100 000 km, la suspension est fatiguée, et je dois la changer. Et c'est là que j'ai besoin de conseils. Comme je le dis plus haut, je suis passionné de rallyes, ancien pilote amateur, sur de beaucoup plus petites voitures, aujourd'hui je m'éclate sur nos petites routes ardéchoises, mais avant de m'éclater vraiment dans le bas-côté, je dois faire quelque chose pour la tenue de route. Il me semble que ces autos sont plutôt typées circuit d'origine, Est-ce que je dois remonter des amortisseurs d'origine, ou est-ce que quelqu'un peut me conseiller sur un type de suspension plus adaptée aux petites routes sinueuses et pas toujours très lisses ? Est-ce qu'un réglage différent du train avant peut aider à tenir la voiture dans les freinages sur le "bossele" ? Petite précision, je n'ai pas un châssis sport, mais des roues de 18 pouces, un rabaissement de 10 mm et un autobloquant.

J'ai questionné Bilstein France, mais sans réponse au bout de 3 relances. Merci de votre aide.

Cordialement
Jean-Charles

RÉPONSE De notre côté, nous ne pouvons que vous recommander de reprendre les amortisseurs d'origine, avec les réglages d'origine, car de série les Porsche sont surtout réglées pour la route. Avec un équipement neuf, vous devriez pouvoir retrouver tout le plaisir de conduite, y compris en utilisation sportive.

MODIFICATIONS ET GARANTIE

Fidèle lecteur de votre revue, je viens vers vous pour apporter un éclairage concernant l'article "modifications et garantie" de votre lecteur Jean-Baptiste, dans la rubrique "courrier des lecteurs". En mai 2015, j'ai acheté auprès d'un particulier une 997 Carrera 4 S phase 2 de 2009 équipée d'un échappement Scart. Le vendeur avait souscrit une garantie Porsche Approved pour la vente, garantie qui lui a été accordée malgré la présence de cet échappement. Cette garantie courrait donc jusqu'en mai 2016. Le vendeur m'avait informé qu'elle était cessible. Renseignements pris auprès de mon Centre Porsche de Strasbourg, j'ai été dirigé vers Porsche France pour une demande de cession de garantie Porsche Approved (il suffit de remplir un document concernant la voiture) qui m'a également été accordée. Quelques mois après, ma voiture a rencontré un petit problème électrique qui nécessitait une petite reprogrammation. La garantie a très bien joué son rôle puisque je n'ai pas été facturé. Il suffit de contacter le service des garanties PA au niveau de Porsche France pour avoir confirmation de mes propos. Jose espérer que les mêmes lois sont appliquées dans tout le réseau et qu'elles ne diffèrent pas d'un CP à un autre !

Je profite de ce courrier pour remercier l'ensemble de vos collaborateurs qui me font rêver chaque mois à travers leurs articles qui m'ont bien été utiles, le moment venu, pour franchir le pas ! Bien à vous.

Hervé Papa

ET LES FRANÇAIS DE L'ÉTRANGER ?

Monsieur Joly, pouvez-vous imaginer l'impatience qui est la nôtre de recevoir chaque nouveau numéro de notre mensuel préféré ? Me concernant c'est l'abonnement électronique qui m'est apparu comme étant le plus judicieux. De par le monde, beaucoup de français expatriés, pour des raisons professionnelles ou autres, sont fans de Porsche. Dans certains pays, si la vie n'est pas la plus confortable ou agréable, la bonne santé de l'économie autorise des extravagances ou tout simplement des plaisirs dans le domaine automobile. Expatrié au Koweït depuis maintenant un an et demi (pour des raisons purement professionnelles !) je fus surpris dès mon arrivée du nombre de Porsche circulant sur ce petit émirat perdu au bout du Golfe Arabo-Persique, bordé par l'Arabie Saoudite, l'Irak et l'Iran, des noms enchanteurs ! Tous les modèles sont représentés et en quantité qui feraient pâlir un monégasque. Bien évidemment le Cayenne, mais finalement très peu utilisé dans le désert, son petit frère le Macan et la Panamera. Mais surtout LA 911 (toutes générations et tous modèles confondus) qui est utilisée ici comme une Clio ou 208 en France, et quelques Cayman ou Boxster (dont le mien !) Il faudrait un numéro entier de Flat 6 pour faire le tour des forces en présence dans ce pays de seulement 18 000 kilomètres carrés et je ne veux pas monopoliser à moi seul la partie dédiée au courrier des lecteurs de ce mois (mais pourquoi pas un numéro spécial expatriés ?) Parlons un peu de mon acquisition d'avril 2018 : un Boxster 981 S d'occasion de 2013 avec 14 200 km certifiés, un catalogue d'options plus long qu'un jour sans pétrole, dans un état irréprochable et entretenu par l'un des 2 centres Porsche du territoire. Tarif défiant toute concurrence puisque



moitié prix par rapport à un modèle similaire vu dans un centre Porsche en France. Est-ce une affaire ? Pour cet exemplaire, certainement car il est vraiment dans un état exceptionnel et n'a que très peu roulé. Est-ce le cas pour tous ? Certainement pas. Si l'on croise de magnifiques exemplaires, certains sont dans un état désolant ou abandonnés et souvent très kilométrés. De plus les routes ne sont pas toutes en excellent état, le mode de conduite dans le pays est pour le moins « libéré » et bon nombre de kilomètres sont effectués dans les embouteillages de la ville. Mais Porsche veille au grain. Pour préserver la garantie, une révision intermédiaire est obligatoire chaque année : vidange et tous les filtres pour pallier l'atmosphère poussiéreuse du pays. J'envisage de rapatrier mon Boxster à la fin de mon temps de présence au Koweït. Il est en conformité européenne partielle et il me faudra passer par la case UTAC (pollution et niveau sonore) et DREAL pour une réception à titre isolé avant de pouvoir l'immatriculer en France. Ah j'oubliais, la taxe CO² ! L'importateur exclusif Porsche au Koweït est le groupe Behbehani, Porsche, Volkswagen, Audi, montres de luxes... la collection privée de Porsche de la famille est comment dire, intéressante ! Salutations à tous mes concitoyens expatriés dans des pays de rêve ou autres et longue et heureuse vie à Flat 6.

Bruno Plaquin

ADDICTIF

Dès lors que vous y avez goûté, la marque de Stuttgart vous rend addict. A tel point que ce sont les Porsche qui vous possèdent et non l'inverse....

Pour ma part, tout a commencé en 2016 avec un Boxster S type 986 de 2002, puis vint le Boxster S 987, deux superbes Porsche, aussi agréables à conduire qu'à regarder... Puis le moment fut venu de passer à la 911... J'ai donc acquis une superbe 996 Carrera 4, bleu lapis lazuli, un vrai bonheur ! Chemin faisant, la passion ne tarissant pas, j'ai franchi encore un cap récemment en devenant le modeste et heureux propriétaire d'une sublime 996 Carrera 4S grise.

Cette couleur étant selon moi celle qui lui va le mieux, faisant ressortir les larges ouvertures du spoiler et les découpes du pare-chocs arrière. Parmi les options qui me tenaient à cœur, le fameux PSE qui donne à la bête un rugissement à la hauteur de son look ! Je suis fan !

La 4S, considérée comme la plus belle des 996, sait se faire remarquer et n'a pas à rougir à côté de certaines voitures



de sport bien plus modernes... On se retourne toujours à son passage ! Prochaine étape pour moi, une 993 4S... mais il me faudra être patient... Je vous remercie pour vos articles, vos photos et pour les rêves que vous nous faites vivre à chaque lecture du mensuel, indispensable aux amoureux des Porsche. Sportivement

Régis P. (Doubs)

QUAND
VOUS REFERMEZ
UN **MAGAZINE**
UNE NOUVELLE VIE
S'OUVRE À LUI.

EN TRIANT VOS JOURNAUX, MAGAZINES, CARNETS, ENVELOPPES,
PROSPECTUS ET TOUS VOS AUTRES PAPIERS, VOUS AGISSEZ POUR UN MONDE PLUS DURABLE.
DONNONS ENSEMBLE UNE NOUVELLE VIE À NOS PRODUITS. CONSIGNESDETRI.FR

CITEO

Le nouveau nom d'Eco-Emballages et Ecofolio

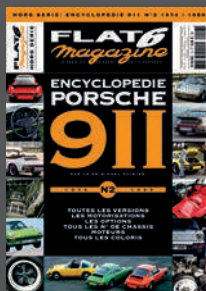
FLAT6
Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

Tout savoir sur les 911 de 1974 à 2018
Disponible sur www.flat6mag.com



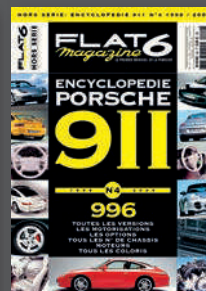
TOME 1*
1964 / 1973



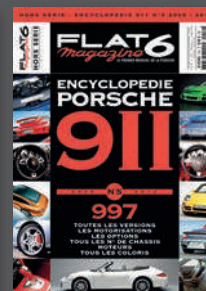
TOME 2*
1974 / 1989



TOME 3*
1989 / 1998



TOME 4*
1998 / 2005



TOME 5
2005 / 2012



TOME 6
2012 / 2018

* Victimes de leur succès, les Tomes 1,2,3 et 4 sont disponibles uniquement en version digitale sur notre application mobile.

FLAT6

CLASSIC

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE CLASSIC



DECOUVERTE CES PROTOTYPES INSOLITES

STUDIO

CARRERA 3.2 CLUBSPORT



CARNET LA SEINE-ET-MARNE ET L'ESSONNE EN 914/4 2.0



OBJECTIF LE MANS CLASSIC 2020 CHAPITRE QUATRE

S'équiper !

Un grand moment approche ! Les 19 et 20 octobre prochains, avec l'ami Eric Goertz, nous serons au départ d'une course de 2 heures dans le cadre des 10 000 tours au Castellet. Elle aura lieu le samedi 19 au soir. Pour rappel, ma participation à cette course est indispensable à l'obtention d'une licence pour pouvoir être au départ de l'édition 2020 du Mans Classic. Je ne m'en plains pas, car cela me permettra de me familiariser avec la 356. Hâte d'y être ! Après la période recherche de sponsors, il a donc fallu penser au concret, notamment faire une demande de licence nationale pour pouvoir disputer cette course

au Castellet. La démarche est simple, elle se fait via internet auprès de la FFSA, mais il faut la compléter d'une visite médicale. Je suis donc allé voir mon médecin, qui, entre deux propos sur les Porsche (c'était au lendemain de la Ch'ti Classic, où il s'était rendu avec son fils, découvrant qu'il y avait des beaux Boxster à vendre pour pas cher !), m'a donc examiné, et a validé mon certificat. Licence OK, donc. Mais pas donnée : 480 € le morceau ! Et puis, bien sûr, il faut penser à s'équiper : si mon casque est récent et fraîchement homologué, je ne peux en dire autant de ma combinaison, qui n'est plus bonne que pour être portée au Goodwood Revival. Bonne

nouvelle, Stand 21 a accepté de nous suivre dans notre aventure, ils me prêteront une combinaison pour Le Castellet, en attendant d'en concevoir une toute neuve pour Le Mans Classic, histoire d'accompagner également les 50 ans de cette entreprise dont le savoir-faire est mondialement reconnu. Après Sonauto et Allopneus, un nouveau grand nom nous suit. Un grand merci à eux ! Nos délais de bouclage du numéro de novembre ne me permettront pas de vous raconter la course des 10 000 tours dans notre prochain numéro, mais d'ici là, il y aura sûrement bien d'autres choses passionnantes à vous raconter !
Marc Joly

5ÈME PORSCHE CLASSIC EN BOURGOGNE

Les 7 et 8 Septembre a eu lieu la rencontre annuelle Porsche Classic organisée par Auto Art Event Normandie (avec comme maîtres d'œuvre Thierry Tesson et sa compagne Sylvie) qui s'est déroulée cette année en Bourgogne. Parties de Beaune, les 40 Porsche présentes ont fait halte au Clos de Vougeot, avant de rejoindre les Sources de la Seine au travers des vignes. Puis elles sont redescendues vers le sud à Dracy Le Fort. Les 30 ans de la 964 ont été dignement fêtés avec 9 exemplaires présents et un gâteau comportant la miniature de la 964 RSR pilotée par Jurgen Barth aux 24h du Mans 1993. Le périple de 270 km se termina au château de Savigny les Beaune où les équipages purent admirer la surprenante collection d'avions et d'Abarth (entre autres) du châtelain, monsieur Pont !





Vu au Mans Classic 2016, l'exemplaire aux couleurs Gulf n'est en fait pas celui qui a réellement porté ces couleurs en 1971, et pour cause : l'original est le seul des trois exemplaires à avoir été détruit.

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



HISTOIRE DE CAMIONS PORSCHE

Précisions et rectificatifs

Jamais encore un article complet n'était paru en presse sur l'histoire des camions de course Porsche. En vous proposant cet historique le mois dernier, nous savions qu'en tant de "défricheurs de terrain", nous nous exposions à de possibles inexactitudes. A peine avions-nous livré le numéro chez l'imprimeur que nous avons pu avoir une conversation bien plus poussée avec Kerry Morse, le sauveur des deux Mercedes L0317. Dans un premier temps, il nous a apporté quelques précisions : D'abord, c'est bien lui qui a racheté les deux exemplaires qui étaient en train de croupir dans une cour des ateliers de Flach, non loin de Weissach. Il en a ensuite immédiatement proposé un à Gerry Sutterfield, avant que chacun d'eux ne se lance dans un fastidieux rapatriement vers les USA. Il nous a ensuite appris que le troisième exemplaire n'existait plus depuis longtemps. Il a en fait été revendu par Porsche, vraisemblablement en 1973, à BMW, qui l'a ensuite utilisé lorsque les fameuses 3.0 CSL roulaient en 1974. On ne sait pas exactement à quel moment il est parti à la casse. Mais surtout, après plusieurs hésitations et vérifications, Kerry Morse m'a appris qu'il y avait une confusion sur les

immatriculations. Rappelons ces trois immatriculations : S-M 2187 est bien un des exemplaires qui a fait toute sa carrière chez Porsche, avant d'être revendu à Gerry Sutterfield via Kerry Morse. Il appartient aujourd'hui à l'équipe Brumos, qui l'a restauré dans la couleur rouge initiale. En revanche, il y a eu une inversion entre les deux autres immatriculations : le second exemplaire ayant fait toute sa carrière chez Porsche est le S-C 9003, et pas le S-YZ 32 comme indiqué par erreur. Erreur qui vient du fait que le team Goethe, qui a fait restaurer S-C 9003 en le mettant aux couleurs Gulf, l'expose régulièrement avec l'immatriculation S-YZ 32, car c'était celle du camion qui roula aux couleurs Gulf en 1971 ! En réalité, S-YZ 32 est l'exemplaire qui a ensuite été vendu à BMW, et qui n'existe plus. Le second survivant est donc bien le S-C 9003. Vous suivez tout ? Dernier point, une petite erreur s'est glissée dans le descriptif de chaque version en miniature : les couleurs Porsche ont existé de 1967 à 1970 sur les trois camions, puis, en 1971, l'un d'eux a pris les couleurs Gulf pendant que les deux autres sont restés en rouge. Ce n'est qu'en 1972 qu'ils sont tous passés aux couleurs grises Martini. Cette fois, le compte est bon !
Marc Joly

**Achat, vente
Location, échange**

**de Porsche
Classic**

classic911market.com



LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH

FERDINAND PIËCH

Traduit de l'allemand par Andreas Kunert

Ferdinand Piëch est pour moi un génie de la technologie des voitures. Tout comme son grand-père, le professeur Ferdinand Porsche, qui avait inventé des choses étonnantes, la barre de torsion ou le premier véhicule électrique à la fin du 19^{ème} siècle, sans parler des nombreuses inventions pour différents constructeurs automobiles.

Ferdinand Piëch avait rejoint le bureau d'études Porsche à la sortie de son école d'ingénieurs pour y

laisser tout de suite son empreinte personnelle. Pour commencer, il remplaça la 904 par la 906, suivie des autres voitures de course 910, puis 907 et 908 jusqu'à la voiture de course la plus extrême de l'époque, la 909, légère de ses 450 kg et propulsée par un 8 cylindres M de 2.0 litres, sortant 270 ch, en championnat européen de course de côte. Dans ce Berg Spyder le pilote était assis sur l'essieu avant, le moteur étant exactement au centre de la voiture, devant la boîte de vitesses et le différentiel. Ce bolide n'avait pas de réservoir, juste une sphère en titane sous pression ce qui permettait de se passer de la pompe à essence, autre exemple de la chasse au poids. Les très légers disques de frein en béryllium complétaient le tableau.

Son chef d'œuvre de l'époque fut la 917 qui permit à Porsche de remporter enfin le scratch dans les courses d'endurance. Un gros effort financier pour Porsche, mais il fut à l'origine du mythe de la 917.

A cette époque j'étais au service presse et sport, responsable de l'homologation de toutes les Porsche de compétition y compris la 917 et des autres modèles engagés en sport automobile. Je m'occupais aussi de l'organisation administrative des engagements de l'usine en endurance, ce qui comprenait aussi la réservation des chambres d'hôtel pour tout le team et l'inscription aux courses.

Le service presse et sport se trouvait à l'usine n° 1 de Zuffenhausen. Nous étions aussi en charge des engagements rallye de la 911 avec laquelle nous avons

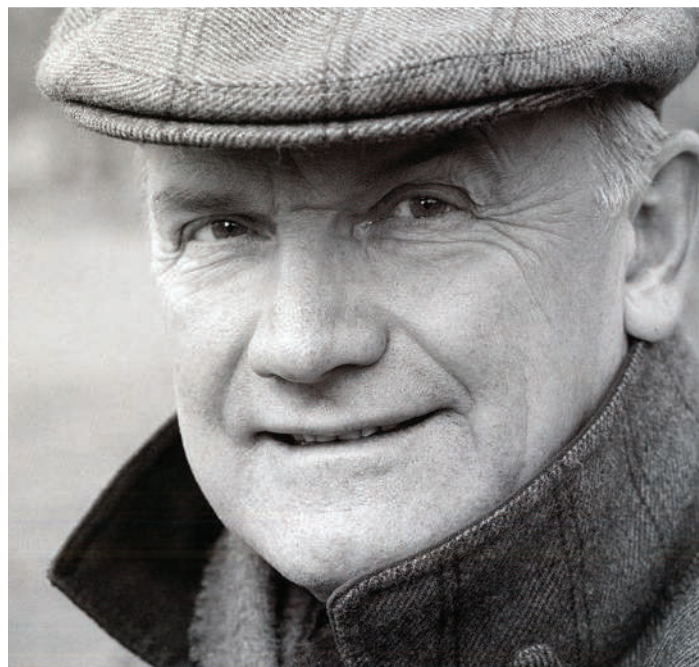
remporté le championnat du monde GT Rallye en 1969 et 1970 sans parler de plusieurs titres européens. M. Piëch avait son bureau à Zuffenhausen au-dessus du service compétition et il me faisait parfois venir chez lui pour lui rendre compte des rallyes, ce qui lui plaisait beaucoup. Je me souviens d'une anecdote amusante à mon retour du Kenya au EA Safari avec Sobislav Zasada sur une 911 2.2 en 1972. Nous avons rencontré là-bas des problèmes récurrents avec des

pertes d'allumage que nous n'avions pas pu résoudre en Afrique. Au retour de la voiture à Stuttgart, j'allais faire un tour sur la piste d'essais Panzerstrecke de Weissach afin de simuler les conditions africaines. Et sur cette piste j'avais finalement réussi à trouver la cause de ces ratés d'allumage, à savoir un interrupteur général corrodé à l'intérieur, pendant le transfert en bateau. Il y a eu un épilogue à ces essais : Herbert Linge, le responsable de l'atelier, avait envoyé une méchante note de service à mon chef Rico Steinemann, demandant que je ne roule plus sans casque sur cette

piste d'essais. Deux semaines plus tard, M. Piëch m'appela au téléphone pour demander que je lui prépare cette 911 Rallye car il voulait l'essayer. Les weekends suivants étaient réservés pour M. Piëch qui s'amusa énormément (également sans casque) sur la Panzerstrecke avec cette 911 Safari Rallye.

Ses visions automobiles extrémistes, Ferdinand Piëch a pu les réaliser en arrivant chez VW où il racheta des marques comme Seat/Skoda/Bugatti/Bentley/Audi, etc. pour ensuite développer la fameuse stratégie de plateformes afin de réaliser d'énormes économies de coût, en développement et production, pour devenir finalement le premier constructeur automobile au monde. Il a mon admiration pour cette vision ainsi que pour ses nombreuses autres inventions.

RIP Prof Piech



ZANIROLI CLASSIC EVENTS PRÉSENTE

66^e

Du 26 au 29 janvier 2020

RALLYE NEIGE ET GLACE



***La plus sportive
des hivernales
Régularité ou Randonnée***



www.zanirol.com



Serge Heitz

AUTOMOBILE CONSULTING

| LÈGE CAP FERRET (BORDEAUX) / 13 BIS AV. DU GÉNÉRAL DE GAULLE 33950 LEGE CAP FERRET / T. 05 56 03 09 47 |
WWW.SERGEHEITZ-CONSULTING.COM

28 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 05 56 03 09 47

356 CARRERA CABRIOLET | 1962 - Gris ardoise cuir fauve - Une des 27 construites - Concours

356 A CARRERA 1600 | 1959 - Gris graphite cuir marron - Restaurée

356 PRÉ A | 1951 - Split Windows - État très rare

356 CONVERTIBLE D | 1959 - Ivoire cuir rouge - Entièrement conforme à sa sortie d'usine - Concours

356 ROADSTER | 1960 - Slate grey cuir gris - Concours

356 AT2 GT | 1958 - Rouge cuir beige - Equipements pour utilisation moderne - Freins à disque, moteur... - Idéal rallye

356 BT5 ROADSTER | 1961 - Noir cuir beige - Rare Super 90 - Restauré à neuf »

356 BT6 CARRERA 2 | 1962 - Grise - Toute son histoire documentée - En superbe état

356 C CABRIOLET | 1964 - Slate grey cuir beige capote beige - État neuf

356 SC COUPÉ | 1965 - Slate grey cuir rouge - Entièrement restauré

356 SC CABRIOLET | 1965 - Slate grey cuir beige - Très rare - État neuf

911 2.0 | 1965 - Ivoire intérieur cuir rouge - État neuf - Très rare

911 2.0 S | 1966 - Ivoire intérieur Pèpita - Concours

11 2.2 T TARGA | 1969 - Rouge Polo intérieur noir - Entièrement restauré - Concours

11 2.2 S TARGA | 1971 - Orange - Concours

911 2.4 S | 1973 - Jaune recaro Pepita - État neuf

911 2.7 RS LIGHTWEIGHT | Jaune - 1ère main avec carnet - Concours

11 2.0 E COUPÉ | 1969 - Slate grey cuir tabac - Juste superbe

911 3.2 TARGA | 1988 - Blanc cuir noir - 1ère main avec seulement 70000 kms - Carnet - Concours

911 3.2 CABRIOLET | 1989 - Noir cuir noir - 57000 kms d'origine

TRÈS RARE 930 TURBO CABRIOLET | 1989 - Bleu cuir bleu - Boite 5 vitesses - 69000 kms

965 TURBO 3.6 | Noir cuir noir - Seulement 28000 kms

993 CABRIOLET X51 3.8 D'USINE | Bleu cuir gris - 79000 kms

993 4S | 1997 - Noir cuir gris - 64000 kms - Superbe

993 S X51 | Vesuvio - 83000 kms - Rare

993 TURBO | 430CV - Rouge indien cuir noir - 47000 kms - 1ère main

TOUTE NOS PORSCHE SONT GARANTIES UN AN DANS TOUTE L'EUROPE

UN AUTRE REGARD POUR ACHETER UNE PORSCHE

LA LISTE DE NOTRE STOCK N'EST PAS EXHAUSTIVE, CONSULTEZ NOUS ET RÉSERVEZ
DÈS MAINTENANT UNE PORSCHE EN COURS DE RESTAURATION.

NOUS NE PROPOSONS QUE DES VEHICULES EN ÉTAT RARE D'ORIGINE OU RESTAURÉS.



PORSCHE 356 A T2 GT - 1958 | ROUGE
CUIR BEIGE - IDÉAL RALLYE



PORSCHE 356 ROADSTER - 1961 | NOIR
CUIR BEIGE - RARE SUPER 90 - RESTAURÉ À NEUF - CONCOURS



PORSCHE 356 ROADSTER 1960 | SLATE GREY
CUIR GRIS- RESTAURATION DE HAUT NIVEAU



PORSCHE 356 SC CABRIOLET 1964 | SLATE GREY
CUIR BEIGE - TRÈS RARE - ETAT NEUF



PORSCHE 911 2.2 S TARGA - 1971 | ORANGE
CUIR NOIR - ENTIÈREMENT RESTAURÉ



PORSCHE 911 2.7 RS LIGHTWEIGHT 1973 |
ENTIÈREMENT RESTAURÉ

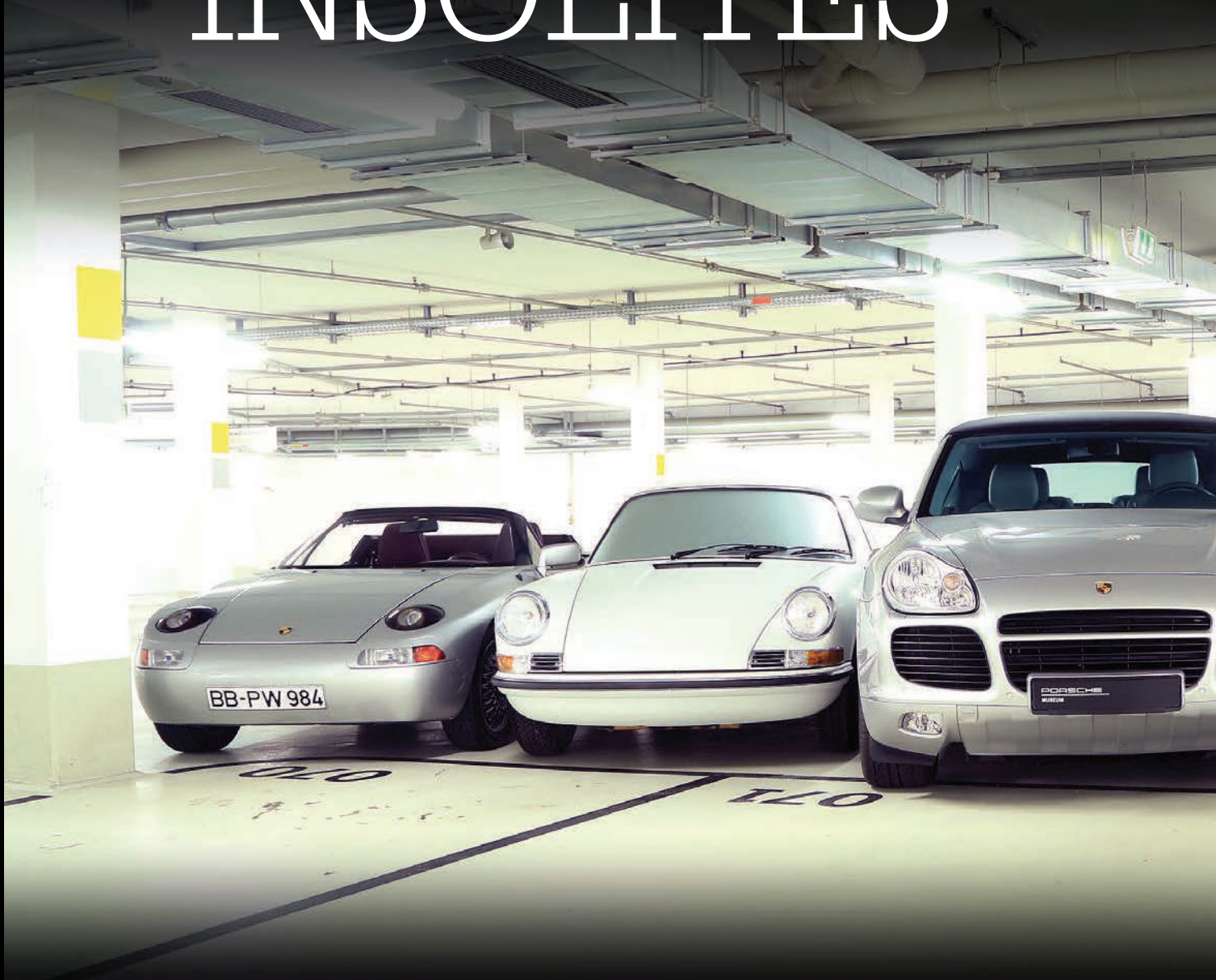


LA PERSONNALISATION ULTIME
| CONCEPT STORE | AUTO | MOTO | ET BIEN PLUS |

WWW.HEDONIC.FR



CES PROTOTYPES INSOLITES



C'est la conclusion de plusieurs semaines de préparation. Porsche n'a pas pour habitude d'ouvrir en grand les portes de ses réserves, encore moins de mettre à disposition des prototypes quasiment uniques à des journalistes en mal de scoops. Rendez-vous compte, la dernière fois que nous avons pu voir

l'une de ces licornes, c'était il y a 44 numéros, pour notre numéro 300. Porsche nous avait alors offert « sur un plateau » le prototype LMP1 qui devait courir au Mans en 2000, mais qui sera remis au dernier moment et donnera naissance à la Carrera GT. Cette fois-ci, il n'est nullement question de prototypes de compétition, mais bien de versions routières.

Développer la gamme et proposer des produits exceptionnels a toujours été l'objectif des ingénieurs de Porsche. Mener à bien cette mission oblige parfois à sortir des sentiers battus, à imaginer des concepts jamais vus sur nos routes. Et souvent, ces concepts sont si audacieux qu'on y renonce. Dévoiler ces concepts mort-nés, Porsche ne le fait qu'en de rares occasions.



Porsche n'a cessé d'imaginer des déclinaisons routières afin d'élargir sa gamme, et nombre de ces prototypes n'ont finalement jamais vu le jour. Clientèle trop restreinte, développement trop coûteux, beaucoup de raisons peuvent l'expliquer. A ce titre, le Boxster Bergspyder est certainement le dernier exemple en date. Malgré l'enthousiasme énorme

généralisé par ce projet auprès des passionnés, des problèmes d'homologation ont eu raison de lui. C'est également le destin qu'ont connu ces cinq autos, exceptionnelles et insolites, à plus d'un titre. Chacune à sa manière présente un lien avec la gamme Porsche d'aujourd'hui, directement ou indirectement. →

PROTOTYPE T7

UNE ICÔNE EN FIN DE VIE

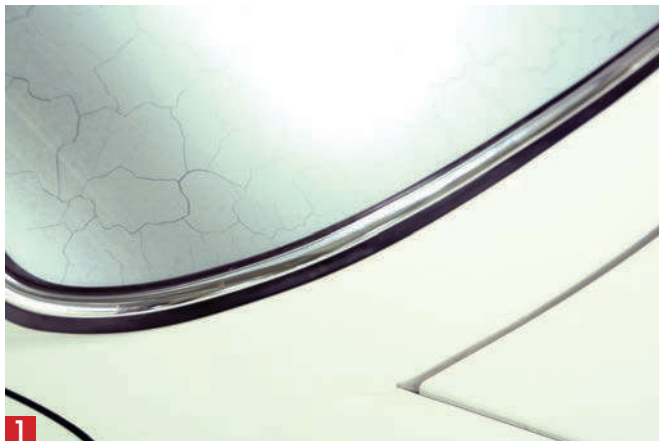
Nous sommes en 1959, et Porsche a conscience que sa 356 est en fin de vie. Il est temps de la remplacer par quelque chose de nouveau. Les critères de départ pour ce nouveau modèle sont assez flous : il s'agit de concevoir une auto plus performante, plus grande et plus confortable.

UNE BONNE BASE

Erwin Komenda, designer en chef de Porsche à l'époque, et son équipe, ont fait le choix de reprendre le dessin de la 356 comme base de travail, probablement afin de conserver les caractères stylistiques définissant l'identité d'un constructeur encore très jeune. Les premières ébauches sont validées et donnent lieu à la création d'un prototype en argile, ce même prototype que vous avez sous les yeux. L'argile possède des propriétés très intéressantes pour les designers : facile à modeler, elle permet de réaliser des modèles à l'échelle 1 afin de bien apprécier les proportions de l'auto en conditions réelles. Ensuite, l'argile restant un matériau malléable, il s'agit d'une excellente base de travail pour peaufiner un dessin et le faire mûrir en travaillant directement sur le modèle à l'échelle 1. On peut supposer que le projet Type 754 (connu sous le diminutif T7 en interne) ne ressemblait pas exactement à cela au départ, et que nous sommes en présence d'une version définitive, dans la mesure où le modèle réel lui ressemble en tous points.

EN DÉTAILS

Au niveau du design, on note que la face avant est très proche de ce que sera la 911. En revanche, les similitudes s'arrêtent à l'extrémité des portières où la silhouette devient plus carrée avant de laisser place à un arrière fuyant et anguleux. Ferry Porsche ne semblait pas emballé par ce concept, mais le remplacement de la 356 devenant urgent, il validera donc la création d'un prototype routier qui fera ses



1



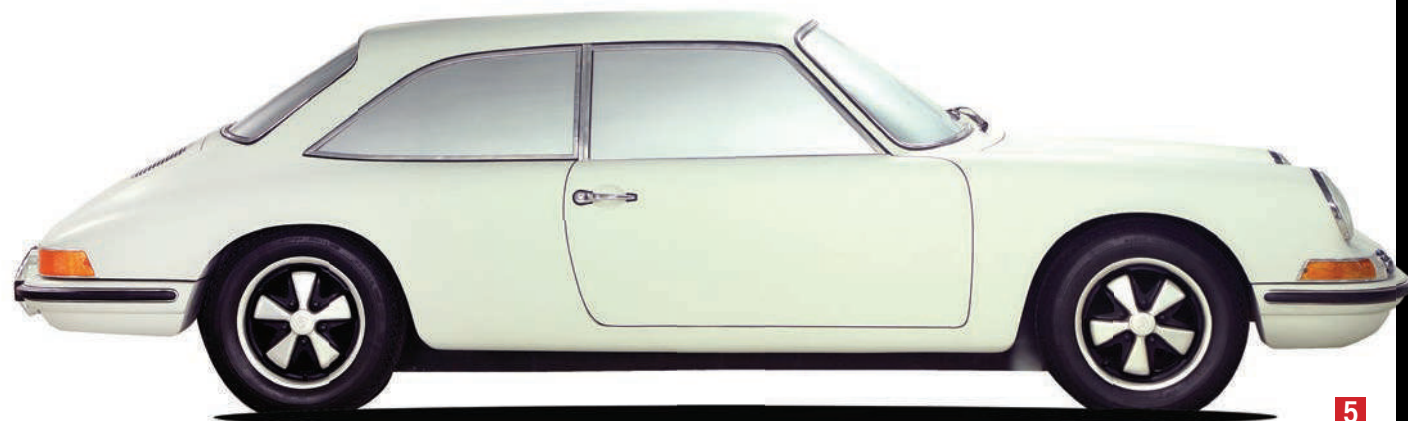
2



3



4



5



premiers tours de roue le 1er novembre 1960, Ferdinand Piëch se chargeant d'évaluer le moteur. Elle était munie d'un six cylindres ultraplat très décevant, bruyant et peu fiable, qui sera vite remis. Ce prototype était initialement peint en blanc, et il sera repeint en vert foncé quelques temps après, lorsque les ingénieurs remplaceront le moteur d'origine par un flat 4 de 356 Carrera 2. Quant à la T7, c'est peu de dire qu'elle ne plaît pas du tout à Ferry Porsche qui décide d'arrêter le projet après seulement 1600 km de tests routiers. La T7 est remise en 1961, et Ferry annonce clairement qu'il refusera tout projet de voiture quatre places. Il souhaite une sportive 2+2 profilée, mais accepte néanmoins que les ingénieurs réutilisent l'avant de la T7, qu'il trouve réussi. Beaucoup de temps aura été perdu sur le développement de ce modèle, mais c'est finalement grâce à la T7 que la face avant de la 911 aura vu le jour. On lui doit au moins cela. →

1. Il faut la voir de près pour déceler quelques craquelures d'argile. On la manipule avec des gants blancs ! 2. L'identité de la 911 à l'avant est déjà perceptible. 3. A voir ce modèle en argile à l'échelle 1, on se demande pourquoi le constructeur a assemblé un prototype roulant. 4. Même le porte-à-faux arrière évoque déjà la 911. Sauf qu'ici, elle n'a pas de moteur. 5. Une étrange ligne de toit, qui casse totalement la ligne de la 911. Notez également la longueur élevée de l'empattement.

932 ITALDESIGN

BREF RETOUR EN 1988

La fin des années 80 n'est guère une période reluisante pour Porsche. Le constructeur peine à maintenir les ventes d'une 911 dépassée par la concurrence, la 944 est quant à elle beaucoup plus chère que les coupés japonais qui lui mordent les mollets, et la 928 n'assure pas de volumes suffisants pour maintenir les concessionnaires à flot. La situation est loin d'être idéale et le constructeur sait qu'il doit concevoir de nouvelles autos s'il veut assurer sa survie et renouer avec la prospérité financière. C'est au cours de cette période sombre qu'est lancé le projet 989. L'objectif est de concevoir une grande berline performante et luxueuse arborant le blason Porsche. Bien que le dessin de la 989 soit unanimement réussi (il évoque déjà la future 993 et son arrière plongeant n'est pas sans rappeler la 911 type 996 qui sortira dix ans plus tard), le projet est abandonné en raison de coûts de développement jugés insoutenables. Ces investissements colossaux auraient un impact sur le prix de vente, qui aurait été si élevé qu'il ne permettrait pas d'assurer des volumes de ventes suffisants.

LE PROJET 932

L'abandon de la 989, cependant, n'a pas signé le renoncement définitif du constructeur. Parallèlement, il semble qu'une étude ait été commandée au studio italien Italdesign, afin de livrer une contre-proposition au projet 989. S'agit-il d'un projet pensé comme une alternative à la 989 sur le plan esthétique ou d'un tout nouveau projet ? Il semble bien que la 989 était toujours en développement lors de la présentation du concept 932 aux ingénieurs de Porsche, on peut donc penser que oui.

EN DÉTAILS

« Tu m'ennuies, avec ta Safrane ! » Comme vous pouvez le constater, Christophe, notre photographe, est en émoi devant la 932... Il faut reconnaître que le dessin n'est pas le plus heureux et que l'on peine à y reconnaître la signature Porsche. Les phares ronds sur la face avant, les clignotants intégrés à la ligne du bouclier sont les rares signes distinctifs d'une vraie Porsche. Pour le reste, on ne peut pas donner tort à Christophe, l'allure générale n'est pas sans rappeler une Renault Safrane, voire une Citroën C5, pas les meilleures références de l'histoire de l'automobile.

On note malgré tout quelques détails croustillants. Premièrement, ne vous laissez pas leurrer par les espaces entre les panneaux de carrosserie, ils sont factices ! Ce ne sont que des bandes adhésives destinées à imiter la forme d'une carrosserie conventionnelle afin de bien en mesurer les proportions. La trappe à essence suit le même schéma, tandis que le blason Porsche a disparu, à moins qu'il n'ait jamais été installé. Les poignées de portes sont inopérantes, et en se penchant dans l'habitacle, on réalise la supercherie : il n'y a rien ! Rien qu'un moule de plastique avec des formes imitant une casquette de tableau de bord et des appuie-têtes. C'est tout, la 932 n'est pas roulante, et c'est bien la preuve qu'elle a uniquement servi d'étude de design. Mais nous avons gardé le meilleur pour la fin. En dépit de l'ab-



1



2



3

sence de chaîne de traction, la 932 peut tout de même être manœuvrée. A la main ! Pour cela, une colonne de direction traverse toute la longueur de l'auto jusqu'aux roues avant. Si vous souhaitez manœuvrer les roues, vous devrez installer un volant qui traversera la malle arrière pour s'engager dans la colonne de direction. Il n'y aura plus qu'à pousser la 932, et à s'armer de patience, car l'angle de braquage est désastreux. On s'y attendait... →





4

1. Voici comment se conduit la 932, avec un volant dans le coffre ! 2. On reconnaît des jantes de 911. 3. Les rétros évoquent un peu ceux de la dernière Panamera. 4. A part le bandeau arrière parcourant la malle, on peine à reconnaître la ligne Porsche sous cet angle. 5. De même à l'avant : à part le bouclier, la silhouette est un peu trop carrée pour évoquer une Porsche.

5



TYPE 965

VOUS AVEZ DIT TURBO ?

Nous sommes en 1984. Après dix ans de bons et loyaux services, la 911 Turbo commence à faire son âge et Porsche envisage de la remplacer. Par une 911 Turbo ? Pas nécessairement, et c'est dans cette perspective qu'est lancé le projet 965. Le souhait de Porsche est d'en faire une auto plus aboutie sur le plan technologique afin qu'elle puisse devenir le fer de lance haut de gamme de la marque. La 965 sera l'une des premières Porsche à disposer d'éléments de technologie de pointe : transmission intégrale à pilotage électronique et suspension active font l'objet de tests intensifs à une époque où la 911 n'est toujours pas équipée d'un ABS. C'est dire si Porsche souhaite faire un bond en avant question modernité.

L'EMBARRAS DU CHOIX

Seize prototypes ont été conçus, et Porsche ne s'est pas privé d'essayer de multiples moteurs afin de faire son choix. Cela semble logique mais il convient de le rappeler, un flat 6 refroidi par air a bien été envisagé. Il se murmure également que Porsche aurait pensé au V8 de la 928, mais il était trop encombrant pour loger à l'arrière d'une sportive. Enfin, le modèle qui se trouve sous vos yeux est muni d'un V8 d'origine Audi ! C'est certainement la combinaison la plus incongrue, mais c'est pourtant le seul exemplaire à avoir survécu à la destruction ! Ce prototype a été régulièrement utilisé pour des tests de refroidissement. Il faut dire qu'une fois logé dans le petit compartiment arrière, le moteur Audi ne produisait plus que 234 ch, alors qu'il en développe 250 avec un système d'alimentation en air digne de ce nom. Ce sera finalement un flat 6 de 3,4 litres, dérivé d'un moteur d'Indycar, qui devait équiper la 965 de série, mais le projet sera finalement retoqué en 1988 par Ulrich Bez, le président de Porsche. Et ce, alors même que le nom définitif du modèle venait d'être arrêté : 969, en référence à sa parenté avec la future 959.





4

EN DÉTAILS

Les britanniques utilisent souvent l'expression Frankenstein pour qualifier des autos de ce genre, et il est aisé de comprendre pourquoi. Il y a un peu de toutes les Porsche de l'époque dans la 965. L'avant est un étrange mélange entre une 968 (qui, rappelons-le, n'arrivera qu'en 1991) avec ses feux rabattables sur des ailes galbées, alors que le bouclier avant évoque celui qui habillera la 911 type 993 en 1994. La ligne de toit est celle d'une 911, qui n'a pas changé depuis 1963, alors que toute la partie arrière évoque la 959. Il y a d'abord ces prises d'air dans les ailes, et surtout le grand aileron qui parcourt l'arrière de part en part. Ce mélange des genres rend la 965 inqualifiable. Surnommée « Black Bomber » (le bombardier noir) par les ingénieurs, elle ne cache pas ses stigmates de voiture de développement. De l'adhésif noir est appliqué en divers endroits de la carrosserie, notamment sur la malle arrière où l'on devine des prises d'air NACA, tandis que les clignotants avant et arrière sont minimalistes et donnent l'impression d'avoir été installés uniquement parce qu'ils étaient obligatoires pour les essais sur route.



A L'INTÉRIEUR

L'habitacle ressemble à s'y méprendre à celui d'une 964. Sièges, volant, levier de vitesse et même les sièges à l'arrière semblent sortir d'une 911 conventionnelle. Il faut se plonger un peu plus dans les détails pour réaliser ce qu'elle recèle d'insolite. D'abord, ce levier de vitesses semble tout à fait normal, mais il faut se rappeler que nous sommes en 1984 et qu'il n'arrivera qu'en 1989 sur la 964, il est donc un peu en avance. Ensuite, on remarque des molettes sur la console centrale. Elles servent au réglage du différentiel de la transmission intégrale. Au-dessus des aérateurs de la console centrale, des annotations manuscrites ont l'air d'indiquer des valeurs de puissance en fonction d'un régime moteur. La dernière instruction semble signaler aux ingénieurs de ne pas dépasser 4500 tr/min sur le premier rapport. En fouillant un peu, un détail finit par nous interpeller. De la matière a été retirée aux extrémités du tableau de bord. Pourtant, nous remarquons que rien ne vient entraver la fermeture des portes. Alors ? Alors nous supposons que ces découpes ont été réalisées afin de loger un arceau de sécurité, ce dont nous aurons la confirmation en trouvant une photo d'époque d'un prototype rouge équipé d'un arceau de sécurité à Nardo. →

1. Vu d'ici, rien ne la distingue de la 964. On remarque tout juste les découpes dans le tableau de bord. 2. Un V8 Audi en porte-à-faux arrière dans une Porsche, on aura tout vu. Son refroidissement a posé beaucoup de problèmes. 3. Des ailes de 968, un bouclier de 993, une ligne de 911 et l'arrière de la 959, cette 965 demeure un exercice de style vraiment intrigant, qui aurait certainement trouvé sa place dans la gamme entre la 911 et la 959. 4. On l'appelle 965, mais elle n'a aucun lien avec la 964 Turbo, que l'on nomme parfois par erreur 965 Turbo. Cette dernière appellation est en fait utilisée par l'administration. Attention de ne pas les confondre !

TYPE 984

FRANKENSTEIN II

Oui, nous venons de vous faire le coup du Frankenstein avec la 965. Mais accrochez-vous car dans le genre, la 984 a les moyens de remporter la compétition. Elle n'a jamais cessé de déjouer nos pronostics à mesure que nous la découvrons. Et en définitive, l'auto semble aboutie au point qu'on se prend à rêver qu'elle ait été commercialisée.

BONNE BASE

En observant la bouille attachante, fine et très lisse de la 984, Christophe et moi n'avons aucun doute : le long capot et les phares laissent penser qu'il s'agit d'une étude pour un cabriolet 928 à gros moteur V8. Mais une petite chose nous interpelle : comment se fait-il que ses dimensions soient si réduites par rapport à une 928 ? Nous élaborons de multiples théories et finissons par conclure qu'un châssis a dû être sectionné afin de lui conférer des proportions plus intéressantes. Et puisque nous nous interrogeons sur la version de la 928 utilisée, nous nous décidons à ouvrir le capot avant. Qui est vide. Aucun moteur à l'horizon, pas l'ombre d'une durite, mais une moquette impeccable afin de loger vos bagages. Diable, nous avons tout faux. Serait-ce alors un moteur en porte-à-faux ? Pas impossible, vu la taille de la partie arrière. Nous ouvrons la partie arrière. Toujours rien. Nous n'y tenons plus, nous demandons aux responsables du musée qui, fort amusés, finissent par avouer que la 984 repose sur une base de 914, embarque un moteur flat 4 de 135 ch d'origine Volkswagen et pèse seulement 934 kg ! Bon sang, je rends les armes ! Jamais je ne m'étais fait avoir à ce point. Il est vrai que les prises d'air latérales devant les roues arrière auraient pu nous mettre la puce à l'oreille : elles servent à alimenter le moteur en air frais.

UN VRAI CABRIOLET ?

Mais attendez la suite ! Interpellés, nous nous penchons à l'intérieur qui dévoile un superbe habillage bourgogne en cuir et en tissu d'époque. Bien que l'ensemble soit identique à celui d'une 944, on est tout de même surpris que la finition ait été soignée à ce point. Mais bon, cela reste un prototype à hard-top fixe. Vraiment ? L'assistant du musée esquisse un nouveau sourire et entreprend d'ouvrir la malle arrière, qui révèle un nouveau coffre à bagages. Puis il déverrouille



quelques poignées à l'intérieur et déplie le hard-top qui tourne autour de son axe pour se loger directement dans le coffre arrière. Diable, la cinématique rappelle une certaine Ferrari Superamerica, Porsche était précurseur ! Il n'y a pas à dire, nous sommes impressionnés par ce qui ressemble de plus en plus au premier Boxster de l'histoire. L'amalgame est inévitable tant la 984 et le Boxster partagent le même concept. Et pour couronner le tout, nous finissons par découvrir que c'est par l'intermédiaire d'une trappe logée dans la malle arrière que nous pouvons accéder au moteur.





4

QUE S'EST-IL PASSÉ ?

Il ne fait aucun doute sur le fait que nous soyons en présence d'un prototype de présérie. On ne soigne pas une auto à ce point lorsqu'il est simplement question de développer un moteur, voyez à quoi ressemble la 965. En vérité, si les tests pour la Type 984 ont débuté en 1984, nous sommes ici en présence d'une version de présérie datant de 1987. La 984 devait bel et bien voir le jour, le constructeur ayant même prévu de proposer une version munie d'un flat 6 de 150 ch. Mais l'année 1987 a coïncidé avec un fort déclin du Dollar américain par rapport au Deutsche Mark. Pour maintenir ses profits, Porsche a été contraint d'augmenter fortement ses prix aux Etats-Unis, ce qui a entraîné une importante baisse des ventes. L'heure n'était plus aux coûteux développements, et le projet a finalement été abandonné. →

5



1. On se croirait dans une 944. La finition est très soignée pour un prototype. 2. Un flat 4 en porte-à-faux arrière bien dissimulé dans la malle arrière. 3. Ce toit rigide rabattable n'est pas sans rappeler la Ferrari Superamerica. Ou même la dernière 911 Speedster dont le maniement est assez similaire. 4. Esthétiquement, Porsche tenait ici un concept assez novateur et jamais vu dans l'histoire de la marque. 5. Elle louche un peu, mais impossible de ne pas penser à la 928 sous cet angle. Dommage qu'elle n'ait jamais vu le jour.

CAYENNE CABRIOLET

UN CLIENT INSOLITE

C'est en 2002 que cette étude de design pour la réalisation d'un Cayenne cabriolet a été réalisée. Son commanditaire serait le carrossier californien Newport Convertible Engineering. Ce carrossier est aujourd'hui connu pour réaliser les Mercedes Classe G Landulet, et c'est lui également qui a proposé des transformations de Cayenne en cabriolet à la fin des années 2000, sur la base du Cayenne Phase 2. Mais en 2002, tout n'était encore qu'au stade de l'étude.

EN DÉTAILS

La face avant est totalement inchangée par rapport à un Cayenne Turbo. En revanche, tout le reste est nouveau. On est surpris, en premier lieu, du fait que ce Cayenne adopte le format coupé avec seulement deux portes au lieu de quatre, tandis que le toit pourrait laisser penser à une sorte de Targa : un panneau en dur amovible supporté par un arceau sur l'arrière. En observant le profil, et plus encore de trois-quarts arrière, on a comme une impression de déjà vu et c'est encore Christophe qui trouvera les mots justes : ce Cayenne coupé ressemble à une Bentley Continental GT. Cette dernière ayant été présentée dans sa version finale en 2002, on peut imaginer que la Bentley a pu servir de source d'inspiration pendant la réalisation de cette étude.

L'habitacle ne présente aucune surprise, si ce n'est le fait de devoir rabattre les sièges pour accéder aux places arrière. On voit bien que Porsche n'a pas donné suite au concept puisque, justement, on ne peut pas rabattre les sièges avant, il était donc encore trop tôt pour ce genre de détails. Le toit en dur est démontable, mais cela demande beaucoup de travail et des outils que les responsables du musée n'avaient pas à disposition lors de notre visite.

ALORS, ON HÉSITE ?

C'est à l'arrière que se trouve la vraie surprise à propos de ce Cayenne. Il ne s'agit pas d'une partie arrière uniforme, mais bien de deux études distinctes qui ont été assemblées ensemble. D'un côté, une version basse avec un feu arrière anguleux et une plaque d'immatriculation servant de prolongement à la partie inférieure du bouclier. De l'autre, le feu arrière est plus arrondi et se trouve



à la jonction de l'aile, du coffre et du montant supérieur, tandis que la plaque d'immatriculation vient s'incruster dans ce qui aurait dû être un hayon. Ce n'est que notre avis, mais la version basse n'est pas sans rappeler la 968, tandis que la version haute évoque davantage la Panamera, son dessin nous semble plus moderne. Un choix a-t-il été fait ? Visiblement non, puisque cette étude est restée lettre morte. Cependant, on ne serait pas surpris que l'idée d'un Cayenne cabriolet refasse un jour surface, mais pour une production en série. Après tout, Porsche vient de nous présenter le Cayenne Coupé, il semble presque évident que l'idée ait de nouveau été évoquée. Mais pour l'instant, personne ne semble l'avoir validée. ●





2

1. Le toit fixe avec arceau n'est pas sans rappeler la 911 Targa 2. Lorsque l'on ne parvient pas à se décider entre deux arrières, on construit les deux ! A gauche, on retrouve de la 968. A droite, on y voit plutôt une Panamera. Nous préférons la version de droite. 3. La face avant est celle d'un Cayenne Turbo normal, mais la silhouette est radicalement nouvelle pour un SUV.



3

CARNET DE VOYAGE

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

LA SEINE-ET-MARNE (77) ET L'ESSONNE (91) EN 914/4 2.0



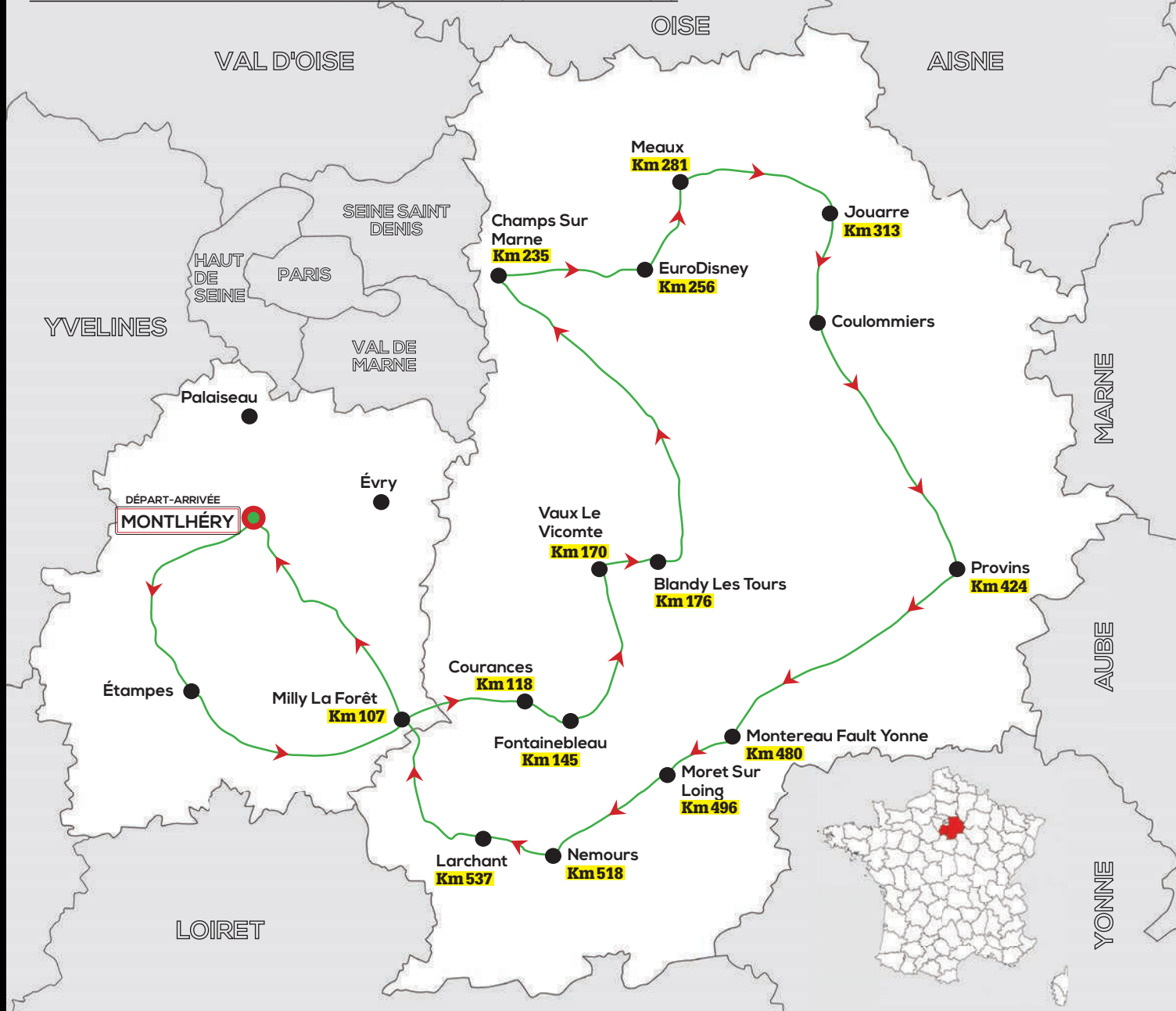
Pour fêter les 50 ans de la 914, il fallait au minimum un carnet de voyage avec un bel exemplaire : le voici ! A son volant, nous nous sommes attaqués à un gros morceau : le département de Seine-et-Marne, auquel nous avons ajouté l'Essonne, trop petit pour faire un carnet à lui seul, mais digne d'intérêt ! Imagineriez-vous qu'il existe autant de si jolies routes à deux pas de Paris ?

Au début de cette année 2019, jamais je n'aurais pensé faire, dans la même année, les départements de Seine-Maritime, de l'Eure, des Yvelines, du Val-d'Oise, de la Seine-et-Marne et de l'Essonne ! Comme quoi, rien n'est calculé d'avance. En temps normal, j'essaye de varier les régions d'un carnet à l'autre, mais là les circonstances se sont enchaînées sans finalement me laisser grand choix. Exemple ce mois-ci : je tenais avant tout à faire un carnet avec une 914, la plus d'origine possible, pour fêter les 50 ans de ce modèle. Parmi les propositions de lecteurs, le modèle correspondant le mieux à ce souhait, appartenant à Eric-Alain Michelis, se trouvait à Paris ! Du coup, en toute

logique, j'ai poursuivi ce qui me restait à faire en Île-de-France, en choisissant la Seine-et-Marne, et en y ajoutant l'Essonne, comme nous l'avions fait en ajoutant le Val-d'Oise aux Yvelines. Au moins, les parisiens sont gâtés, puisqu'ils sont parmi les premiers servis. Les voici avec de belles idées de balades en perspective, mais attention, il y a largement de quoi faire, car, si on ne tient compte que de la Seine-et-Marne, il faut savoir que ce département, l'un des plus grands de France, représente à lui seul 50% de la région Île-de-France... Pour mieux en profiter, je vous ai concocté un parcours quasi-exclusivement de départementales, qui font totalement oublier que Paris est si proche... →



Km 496 MORET-SUR-LOING



Km 0 MONTLHÉRY (91)

Je suis donc allé chercher cette très belle 914/4 2.0 de 1973 à Neuilly-sur-Seine. Que son propriétaire soit ici très vivement remercié, d'autant qu'il s'agit vraiment d'un exemplaire quasi-parfait. Démarrer un carnet en étant directement plongé au cœur de l'agglomération parisienne, quand il s'agit d'une ancienne, n'est pas chose forcément aisée, mais j'ai vite été rassuré par la très bonne santé et la facilité de conduite de cette 914. Pour éviter que le passage des bouchons ne soit pas trop désagréable, je suis parti avec le toit, mais c'est la seule photo que vous verrez avec cet équipement, puisque, dès mon arrivée à Montlhéry, je me suis rendu à l'évidence : il fait chaud ce mercredi matin, et très beau. Vite, ouvrons ! Mais n'anticipons pas, parlons d'abord de cet incroyable autodrome de Linas-Montlhéry, qui me fascine toujours autant chaque fois que j'y passe. Je suis toujours autant impressionné par l'intemporalité qui s'en dégage. Songez que les lieux ont été inaugurés en 1924 et que, grosso modo, ils n'ont pas beaucoup changé depuis ! Cela fait longtemps qu'il n'y a pas eu de vraies courses, la dernière fois que j'y ai tourné, j'ai été impressionné par la "violence"

de l'anneau, qui semble torturer un à un chaque élément de suspensions. Quant au grand circuit routier, sauf oubli de ma part, je crois bien n'y avoir jamais vraiment roulé. Mais quel site incroyable, et que de souvenirs ! On jurerait à chaque instant voir passer les fantômes d'Antonio Ascari et de Louis Rosier, et tout cela est très émouvant. Aujourd'hui, le site appartient à l'UTAC CERAM, et je remercie vivement ceux qui m'ont permis d'y entrer pour faire cette photo.



Km 0 MONTLHÉRY

Km 89 CHAMPMOTTEUX (91)

>>ROAD BOOK : MONTLHÉRY, N20, D97, D116, BRUYÈRES-LE-CHATEL, D116, D27, CHÂTEAU DU MARAIS, D132, SAINT-CHÉRON, SOUZY-LA-BRICHE, D82, VILLECONIN, D207, BRIÈRES-LES-SELLÉS, ETAMPES, D21, CHALO-SAINTE-MARS, CHALOU-MOULINEUX, ROUTE SANS NOM, GUILLERVAL, D108, SACLAS, D49, ROUTE SANS NOM, SAINT-CYR-LA-RIVIÈRE, C1, C4, ARRANCOURT, ROUTE SANS NOM, ABBÉVILLE-LA-RIVIÈRE, D12, BOIS-CHAMP-BEAU, ROINVILLIERS, MESPUITS, D63, CHAMPMOTTEUX

De l'Essonne, vous ne verrez finalement que peu de photos, la plupart des sites à une étoile qui s'y trouvent étant soit fermés, soit impossibles à photographier, comme, par exemple, le château du Marais. En revanche, ne ratez rien du parcours, je m'y suis régalé comme pas deux ! Ce qui est incroyable, c'est que dès que vous quittez Montlhéry, vous vous retrouvez en pleine campagne, et sur des petites routes où vous ne croiserez pas grand monde, le tout avec des paysages bucoliques, très doux, et très bons pour le moral : surtout ce matin avec ce ciel incroyablement bleu et lumineux. Si vous aimez vous "laver la tête" sur de belles petites routes, sans trop vous éloigner de Paris, c'est ici qu'il faut venir, et dans ma belle 914 bleue, je profite de chaque instant présent. Oh bien sûr, il n'y a pas toujours plein de virages, mais il y en a suffisamment pour trouver que la vie est bien belle dans cette Porsche dont on se pose

encore parfois la question de savoir si c'est une VW ou une Porsche. Un peu des deux, mon capitaine, mais c'est surtout une Porsche ! Lorsqu'elle est sortie, en 1969, elle a vraiment interpellé les passionnés, avec ses lignes tendues et plates, n'ayant rien à voir avec ce qui avait existé chez Porsche à l'époque. Et puis elle est la seule à avoir le logo VW à l'arrière. Autant vous dire qu'elle a longtemps été regardée de travers... Aujourd'hui, pourtant, elle symbolise à elle seule le début des années 70, et je peux déjà vous dire qu'elle a eu beaucoup de succès tout au long de mon voyage ! Anecdote amusante : décidant de m'arrêter au milieu de nulle part pour faire cette photo, non loin du village de Champmotteux, j'ai eu la surprise de voir une dame s'arrêter et sortir de sa voiture avec un grand sourire pour venir photographier la 914, son mari étant en train d'en restaurer une ! Dans le genre rencontre improbable...



Km 107 MILLY-LA-FORÊT (91)

>>ROAD BOOK : CHAMPMOTTEUX, D63, D449, BOIGNEVILLE, PRUNAY-SUR-ESSONNE, BRUNO-BONNEVEAUX, D1, MILLY-LA-FORÊT

Quelle adorable petite ville, avec ses halles du 15ème siècle, son vieux lavoir, son conservatoire des plantes à parfum, sans oublier, entre autres, la maison de Jean Cocteau. Le genre d'endroit, surtout aujourd'hui, où on s'arrêterait bien boire un verre en terrasse et profiter de la douce vie dans cette France qu'on aime tant... Sur la route, je redécouvre les charmes de la 914, qui, en version quatre cylindres 2 litres, sort tout juste 100 ch. Pour un peu moins d'une tonne. L'ensemble est donc bien plus vif qu'on pourrait l'imaginer, le flat four n'ayant finalement que peu de travail à fournir pour emmener l'ensemble sur un bon rythme. Oh bien sûr on ne parle pas d'accélération qui vous scotchent au siège, mais c'est bien suffisant pour ne pas s'ennuyer. Cet exemplaire a ses échappements exactement comme à l'époque, ce qui donne une idée parfaite de ce que pouvaient vivre les utilisateurs de 914/4 au début des seventies. Une sonorité un peu différente de celle des 356, même s'il est impossible de ne pas se tromper : c'est bien un quatre cylindres

à plat, rassurant et motivant à la fois. Et si on accélère franchement, à fond, on est loin de rester sur place. Reste à bien gérer la boîte de vitesses, le seul point faible des 914, mais nous allons voir qu'elle s'en sort très bien, là aussi...



Km 107 MILLY-LA-FORÊT

Km 118 CHÂTEAU DE COURANCES (91)**>>ROAD BOOK : MILLY-LA-FORÊT, D372, D901, COURANCES**

Ce ne sont pas les châteaux qui manquent, sur notre parcours, mais celui de Courances (du 17ème) fait partie des plus appréciés, tout en étant moins connu que ceux qui vont suivre. Hélas, il est fermé ce jour, et comme il s'agit d'un lieu privé, je ne peux que rester derrière la grille. Son point fort, c'est le parc qui l'entoure, romantique à souhait.

Il fait en tout cas de plus en plus chaud, sans non plus atteindre des valeurs vraiment élevées. Avec le toit dans le coffre, je roule cependant sans subir cette chaleur. Idéalement, le mieux est de rouler vitres baissées, mais quand je fais mes carnets, j'ai le road-book, l'atlas, et le guide vert sur le siège passager, et quand on roule vitres baissées, bonjour les turbulences, un coup à voir mon road-book s'envoler jusqu'en haut d'un arbre ! Mais même vitres fermées, on est bien : l'air circule différemment que dans un cabriolet, et on est globalement plus cocooné que dans une 911 Targa de la même époque. Ce qui déroute, c'est plutôt la position de conduite, légèrement décalée par rapport au pédalier, et, comme le volant est plutôt bas, le talon-pointe n'est pas si évident : il y a des fois où il se fait tout seul, naturellement, et d'autres fois où on a l'impression de devoir se contorsionner comme un gymnaste, ce qui n'est pas toujours facile. Pourtant, comme évoqué plus haut, il faut la soigner, cette boîte, sur laquelle je vais finir par m'exprimer. Patience, patience...

**Km 118 CHÂTEAU DE COURANCES****Km 145 FONTAINEBLEAU (77)****>>ROAD BOOK : COURANCES, D372, CÉLY, D11, FLEURY-EN-BIÈRE, SAINT-MARTIN-EN-BIÈRE, MACHERIN, D64, BARBIZON, D607, FONTAINEBLEAU**

Nous voici face à l'un des plus beaux hauts lieux de notre voyage : le magnifique château de Fontainebleau ! Créé par François 1er, il a vu tous les rois de France y défilé, y loger, l'embellir, l'agrandir, jusqu'à la fameuse scène des adieux de Napoléon. Un incontournable des châteaux français, l'un des plus connus au monde, certes bien moins grand que Versailles, mais n'ayant rien à lui envier côté charmes. Et puis Fontainebleau, c'est aussi une jolie ville, très vivante, et une immense forêt où l'on peut randonner autant qu'on le souhaite, un must dans le genre. Il paraît même, m'a-t-on dit, qu'il existe quelques petites portions de routes forestières très amusantes quand on aime

jouer du guidon et du volant... Bref, impossible de ne pas passer par Fontainebleau, qui nous permet d'ailleurs d'entrer en Seine-et-Marne. A noter que, sur le parcours, vous passerez aussi par le très joli village de Barbizon, dit village des peintres, mais je n'ai trouvé aucune photo à y faire qui puisse avoir du sens. Je me réjouis, en tout cas, de constater que "ma" 914 fonctionne à la perfection, sans le moindre caprice. C'est toujours un peu l'angoisse quand on me prête une ancienne, mais les propriétaires qui me proposent leurs autos savent quel est leur potentiel, fort heureusement.

**Km 145 FONTAINEBLEAU**



Km 170 VAUX-LE-VICOMTE (77)

>>ROAD BOOK : FONTAINEBLEAU, D606, D116, FONTAINE-LE-PORT, D134, SIVRY-COURTY, D115, COURTRY, D126, MOISENAY, D126, D215, VAUX-LE-VICOMTE

Dans la série des très grands sites, voici le château de Vaux-le-Vicomte, et son parc. Une autre merveille, voulue par Nicolas Fouquet, l'intendant de Louis XIV, qui organisa une fête si somptueuse pour inaugurer son château qu'il en vexa le roi. Quelques jours après, il se retrouva en prison, où il termina ses jours... Fort heureusement, l'endroit a été merveilleusement préservé. A titre personnel, j'y ai un souvenir totalement décalé : une véritable partie de fous rires pendant une visite du parc dans une voiturette électrique avec laquelle j'essayais de rouler le plus vite possible. Rien à voir, j'en conviens, avec le côté solennel des lieux, mais on a les souvenirs qu'on se crée. A visiter, en tout cas ! Je n'en reviens pas du parcours, qui permet d'éviter les villes en traçant son chemin par des départementales désertes, où l'on n'imaginerait pas une seconde être à deux pas de la capitale. Souvent, on se dit que parcourir l'Île-de-France, c'est prendre peu de plaisir au volant, ce fut très partiellement vrai dans une partie des Yvelines, ce n'est pas du tout vrai ici. De la pure campagne, je vous le garantis. Et la 914 y perd très vite sa réputation de "vilain petit canard", tant elle est amusante à emmener. Un peu sous-motorisée, certes, mais quel châssis, quel équilibre, quel freinage, quelle aisance ! On enroule les virages sans se poser la moindre question, et on se dit que la 914 est vraiment l'ancêtre d'un certain Boxster : deux places, un moteur central, deux coffres, tout y est, et on

retrouve clairement tous les gènes du comportement du futur Boxster. Au fait, je ne vous ai pas encore parlé de sa couleur, bleu alaska métallisé, qui fait beaucoup penser au bleu gémini : elle n'a existé que deux ans, en 1973 et 74.

« Je n'en reviens pas du parcours, qui permet d'éviter les villes en traçant son chemin par des départementales désertes, où l'on n'imaginerait pas une seconde être à deux pas de la capitale. »

LES RÈGLES DU JEU

Devant le succès remporté par nos carnets de voyage, il est bon d'en rappeler les règles du jeu ! Ces carnets sont entièrement réalisés par notre rédaction. Le choix des lieux visités est l'addition des connaissances personnelles de l'auteur, qui sillonne la France en long et en travers depuis plus de 50 ans, et des informations du guide vert Michelin, priorité étant donnée à tous les sites trois et deux étoiles de ce guide. Pour des raisons d'or-

ganisation (timing très serré, l'ensemble devant être effectué en moins de deux jours, pas de pause déjeuner, travail d'abord, etc), ces carnets ne peuvent être réalisés qu'avec le seul journaliste à bord, afin qu'il puisse respecter un cahier des charges très précis. Toutes ces choses étant dites, un immense merci à nos nombreux lecteurs qui nous proposent spontanément leur Porsche pour des carnets de voyage, vous êtes formidables !

**Km 176 BLANDY-LES-TOURS****Km 176 BLANDY-LES-TOURS (77)****>>ROAD BOOK : VAUX-LE-VICOMTE, D215, D130, BLANDY-LES-TOURS**

Eh bien en voilà une belle surprise ! Je ne connaissais pas du tout ce village (si si, il reste des endroits en France où je n'ai jamais mis les pieds, mais ils sont heureusement de moins en moins nombreux), et j'ai été totalement ébloui : on dirait Carcassonne en version réduite, tout cela au beau milieu d'un petit village de 700 âmes ! En plein pays de Brie, Blandy-les-Tours cache son château à l'abri des regards. Né château-fort au 12^{ème} siècle, il a connu de nombreuses modifications, a fini par être recyclé en ferme avant d'être très bien restauré. Une vraie petite merveille ! Je reviens un instant sur l'histoire des deux coffres. En réalité, il n'y en a qu'un, en ce sens que si vous roulez sans toit, celui-ci prendra place, d'une pièce, dans le coffre arrière. Lequel, du coup, devient totalement inutilisable pour des bagages, sauf à glisser des sacs très plats en-dessous. Et au fait, elle est comment, la manipulation du

toit ? Vous me connaissez, avec mes deux mains gauches, et mes dix pouces, j'appellerais les urgences AVANT de planter un seul clou, si tant est que l'idée saugrenue me vienne d'en planter un. Pourtant, je m'en suis bien sorti, ce mercredi soir, au moment de remettre le toit tout seul. Preuve que c'est vraiment facile. Enfin, j'ai dû m'y reprendre à deux fois, quand même, car il y avait une subtilité que je n'avais pas bien assimilée quand Eric-Alain m'a expliqué le fonctionnement, mais globalement, ce n'est pas compliqué. Je ne vais pas vous faire le descriptif complet de la manipulation, il y a des attaches à l'avant et à l'arrière, et comme souvent, il est plus facile de le retirer que de le remettre, mais quand on a compris le truc, tout va bien. Mieux vaut quand même éviter de le faire en urgence sous une soudaine averse d'orage...

Km 235**CHAMPS-SUR-MARNE (77)****>>ROAD BOOK : BLANDY-LES-TOURS, ROUTE SANS NOM, CHAMPEAUX, D47, ANDREZEL, VERNEUIL-L'ETANG, D47, D402, CHAUMES-EN-BRIE, D144, CHÂTRES, D96, N4, D126, C1, VILLÉ, FAVIÈRES, D10, D21, D471, A4, D499, NOISIEL-SUR-MARNE, D10, D210, CHAMPS-SUR-MARNE**

Jusqu'à Favières, j'ai réussi à préserver un itinéraire exclusivement de départementales, mais à un moment donné, pas trop le choix, il faut emprunter quelques grands axes pour arriver au château de Champs-sur-Marne, un petit joyau très représentatif du 18^{ème} siècle. Nous sommes ici au point le plus proche de Paris, et cela se sent, mais les lieux méritent le détour.

Nous sommes au matin du second jour, il fait plus frais, et hier soir, ainsi que ce matin, j'ai donc roulé avec le toit pour rejoindre mon hôtel, par des bouts d'autoroutes. Cela m'a permis de constater que le toit n'est que moyennement silencieux, pour ne pas dire très bruyant, comme d'ailleurs dans toutes les 911 Targa dotées d'un toit similaire. Ce n'est donc pas une surprise, et j'ai même finalement trouvé cela parfaitement supportable. Il faut juste le savoir, car

**Km 235 CHAMPS-SUR-MARNE**

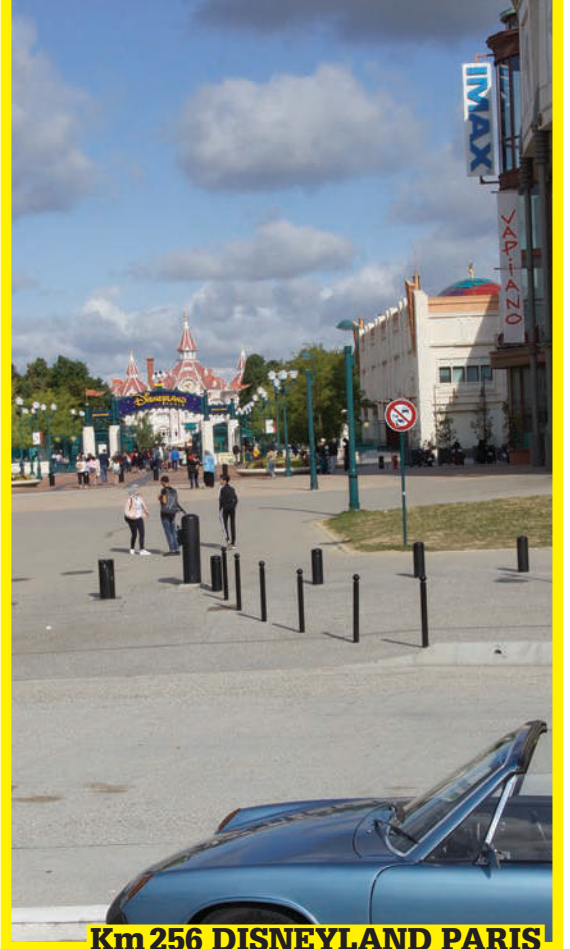
je connais beaucoup de passionnés qui rêvent d'avoir une Targa des années 60 à 80, sans savoir que ces Porsche sont bruyantes quand on roule fermé. Une fois ce défaut accepté, tout va bien. Ce matin, j'ai quand même fini par ouvrir, mais il fait bien plus frais qu'hier. L'occasion de vérifier que le chauffage fonctionne bien, même s'il vaut mieux conserver un blouson.

Km 256 DISNEYLAND PARIS (77)

>>ROAD BOOK : CHAMPS-SUR-MARNE, D217, NOISIEL-SUR-MARNE, D10P, D199, D128, D128, D34A1, TORCY, D217B, BUSSY-SAINT-MARTIN, CHÂTEAU DE GUERMANTES, D217B, D10, MARNE-LA-VALLÉE, D344, CHESSY, DISNEYLAND

Autre incontournable du département, mais dans un tout autre style, Disneyland Paris, connu aussi sous le nom d'Eurodisney, n'est plus à présenter. C'est un des plus grands et des plus connus parcs d'attraction d'Europe, ce qui me fait penser que je n'ai encore jamais eu l'occasion d'y aller. Pas facile à faire en photo, en tout cas, mais il n'était pas envisageable de ne pas immortaliser les lieux. Quant au parcours, disons-le, ce n'est pas la partie la plus excitante de notre voyage, mais la D217 qui passe devant le château de Guermantes ne manque heureusement pas de charmes.

Tiens, du coup, si je vous parlais enfin de la boîte de vitesses des 914 ? Tout un poème, du fait de sa position inversée. Neuf, déjà, ce n'était pas parfait, mais en vieillissant, cela s'empire : souvent imprécise, elle laisse parfois perplexe. Mais ne noircissons pas le tableau : la preuve, celle d'Eric-Alain fonctionne bien, et ne demande pas d'efforts particuliers. Rappelons qu'il s'agit d'une boîte cinq comme la 901 des premières 911. Donc 1ère en bas à gauche, puis un H classique, la marche arrière étant en face de la première. Comme souvent, il lui arrive d'être un peu dure et fainéante quand on roule doucement : elle demande à être maniée plutôt sportivement. Quant au journaliste essayeur, il doit chaque fois s'adapter, car pas une n'est pareille à l'autre. Ici, par exemple, pour descendre de trois en deux, si vous tirez une ligne droite parfaite, vous risquez le petit craquement. La ligne droite doit donc être très légèrement décalée, mais pas trop non plus. Bah, on s'y fait !



Km 256 DISNEYLAND PARIS

Km 281 MEAUX (77)

>>ROAD BOOK : DISNEYLAND, A4, A140, D360, MEAUX

Plutôt que de faire compliqué et peu intéressant, mieux vaut prendre un tout petit bout d'autoroute pour se rendre à Meaux, dont on connaît surtout la silhouette de l'imposante cathédrale Saint-Etienne se reflétant dans la Marne, mais dont on connaît moins (en ce qui me concerne en tout cas), le musée de la grande guerre, qui fait revivre la bataille de la Marne, qui eut lieu à quelques kilomètres de là. Juste à côté du musée se trouve cet impressionnant monument américain, une sculpture élevée en 1932 grâce à des dons recueillis aux USA.

De mon côté, hâte de retrouver un vrai parcours de petites routes, mais on y est, aux portes de Meaux. Je viens d'ailleurs de refaire un plein, qui indiquerait une consommation de 16 litres qui me semble bien élevée. A confirmer, car le réservoir n'était peut-être pas complètement plein à mon départ. A propos, pour mettre de l'essence, petite subtilité, il faut lever le capot avant, car il n'y a pas de trappe extérieure. A l'ancienne, qu'on vous dit !



Km 281 MEAUX

Km 313 JOUARRE (77)

>>ROAD BOOK : MEAUX, D405, VAREDES, D97, D121, CONGIS-SOUS-THEROUANNE, D121E, ISLES-LES-MELDEUSES, D17E, ARMENTIÈRES-EN-BRIE, D17E, D603, SAINT-JEAN-LES-DEUX-JUMEAUX, SAINT-MEURON, LA-FERTÉ-JOUARRE, D114, JOUARRE

Les départementales, on y est, et on ne les quittera plus ! Que du bonheur, à nouveau, même si ce n'est pas par ici qu'elles sont les plus excitantes. A Jouarre, nouvelle belle surprise, avec cet ensemble abbatial (ici l'église) qui recèle, entre autres, une crypte qui n'est autre que l'un des plus anciens monuments religieux de France, puisqu'elle date du 7ème siècle ! C'est qu'on vous en fait découvrir, des choses, à Flat 6 ! La passion des Porsche mène à tout, surtout quand celle-ci est totalement liée au plaisir de conduire, donc de voyager. Mis à part quand on a la chance de pouvoir monter une collection, quel intérêt de laisser sa Porsche dans son garage et de ne pas l'utiliser ? Ce qui est drôle, quand on roule avec une 914 ou une ancienne de manière générale, c'est qu'on ne s'occupe pas une seconde de son kilométrage, et cela retire un sacré poids. Qu'elle ait

**Km 313 JOUARRE**

100 000 ou 900 000 km, aucune importance, d'ailleurs on ne le sait pas, et c'est ce qui est bien. Avec les anciennes, la dictature du faible kilométrage n'a plus aucun sens, et vous savez quoi ? C'est une des raisons pour lesquelles on les aime, ces anciennes...

Km 424 PROVINS (77)

>>ROAD BOOK : JOUARRE, D114, D21, PIERRE-LEVÉE, LA HAUTE-MAISON, CRÉCY-LA-CHAPELLE, D20, TIGEAUX, DAMMARTIN S/TIGEAUX, ROUTE SANS NOM, GUÉRARD, D20E, LA-CELLE-S/MORIN, ROUTE SANS NOM, FAREMOUTIERS, D25, SAINT-AUGUSTIN, D402, COULOMMIERS, D222, D66, BOISSY, CHAUFFRY, LA VACHERIE, LA VANNE, JOUY S/MORIN, LA-FERTÉ-GAUCHER, D204, COURTAON, PROVINS

Le parcours, comme vous le verrez (du moins je vous le souhaite) alterne les toutes petites routes, y compris pour certaines, sans aucun numéro, et les longues lignes droites, notamment avant d'arriver à Provins. Le soleil a fini par se faire de plus en plus rare, le ciel se charge, mais aucun problème à bord question température, même si j'avoue avoir gardé une pointe de chauffage, ainsi qu'un bon blouson. Je me réjouis, en tout cas, qu'Eric-Alain, le propriétaire de cette 914, ait eu l'excellente idée de faire installer des prises directes d'électricité pour le Tom Tom et le Coyote, lesquels ont leur emplacement prévu sur le tableau de bord. Même si vous savez à quel point nous ne sommes pas fans de tous les équipements embarqués dans les Porsche modernes, il y a un minimum. Pour un carnet de voyage, même si le road-book que je vous donne à chaque fois est très précis, il vaut toujours mieux un GPS

avec soi, Tom Tom ou Waze, car il y a toujours, forcément, des moments où on jardine un peu pour trouver le village suivant, et dans ces cas-là, on est bien contents d'avoir un GPS ! Quant au Coyote, ce n'est même pas qu'il soit utile, il est juste indispensable à tout déplacement automobile, et justement, quand on roule en ancienne, ces équipements gourmands en électricité sont souvent incompatibles avec les anciens allume-cigares. Ici, c'est parfait ! Quant à la ville de Provins, pour ceux qui ne la connaissent pas, c'est une petite merveille, sûrement la plus jolie ville du département. La partie haute est entourée de remparts du 13ème siècle, et la Tour César, de la même époque, fait partie des nombreux monuments et centres d'intérêt que compte Provins, aux atours moyen-âgeux, et où il fait bon se promener. Inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco, c'est tout dire...

**Km 424 PROVINS**

Km 438 SAINT-LOUP-DE-NAUD (77)

>>ROAD BOOK : PROVINS, D619, VULAINES-LES-PROVINS, D619, ROUTE SANS NOM, LA-CHAPELLE-SAINT-SULPICE, D49, SAINT-LOUP-DE-NAUD

Une jolie tour médiévale, une jolie église romane avec un bien beau porche, encore un de ces petits villages où il fait bon venir se perdre ! Ce que fit d'ailleurs un certain Marcel Proust. Pour ceux qui connaissent le personnage du marquis de Saint-Loup, c'est ici. A propos de porches (d'églises), je me souviens d'une anecdote savoureuse, où j'essayais d'expliquer à une vieille dame que je venais dans son coin pour prendre des photos de Porsche, et elle m'expliqua qu'il y en avait un très beau du 15ème siècle juste à côté...

En tout cas, la 914 continue d'avoir du succès partout où elle passe. Dans un village (pas celui-ci, un autre), je suis passé à côté de jeunes collégiens, tout sourires en voyant l'auto, visiblement séduits par l'originalité de sa ligne, mais dont le visage est passé du sourire à l'étonnement total en constatant qu'il s'agissait d'une Porsche. Tout le monde connaît la 911, bien peu connaissent la 914... Quant au logo VW, c'est l'incompréhension totale. Difficile à expliquer que Porsche et VW ont une compétence pour sortir cette étrange auto en 1969, dont le concept était juste génial. Dommage qu'il n'ait pas été développé comme il le mérite. Notez les adorables phares avant escamotables. Toute une époque...



Km 438 SAINT-LOUP-DE-NAUD

Km 480 MONTEREAU-FAULT-YONNE (77)

>>ROAD BOOK : SAINT-LOUP-DE-NAUD, D49, LONGUEVILLE, D122, D49, SOISY-BOUY, D1, GOUAIX, D1, EVERLY, LES ORMES-S/VOULZIE, D18, CHÂTENAY-SUR-SEINE, SAINT-GERMAIN-LAVAL, D403, MONTEREAU-FAULT-YONNE

Figurez-vous que je n'avais pas prévu de faire une photo là ! Simplement, je me suis passé dans une boulangerie pour m'acheter un petit gâteau (c'est le maxi que je puisse faire dans ces carnets de voyage, réalisés en deux jours, donc très chauds en timing), et je me suis arrêté là pour le manger afin de ne pas risquer de tâcher l'habitacle. Et tout en mangeant, j'ai réalisé que le hasard avait bien fait

les choses : je m'étais arrêté pile sur la confluence entre la Seine, au premier plan, et l'Yonne, au fond. Malgré le ciel de plus en plus chargé, je me suis dit que cela méritait bien une photo. C'est ça les voyages : on prévoit des choses, et on en découvre d'autres. Le genre de plaisir dont on ne se lasse pas...



Km 480 MONTEREAU-FAULT-YONNE

Km 496 MORET-SUR-LOING (77)**>>ROAD BOOK : MONTEREAU-FAULT-YONNE, D39, LA-GRANDE-PAROISSE, VERNOU-LA-CELLE-SUR-SEINE, CHAMPAGNE-SUR-SEINE, D40E2, SAINT-MAMMÈS, MORET-SUR-LOING**

Pas peu fier de cette photo, prise exactement là où le grand peintre anglais Alfred Sisley a posé ses pinceaux et son tréteau pour réaliser un superbe tableau. Il en réalisa d'ailleurs bien d'autres, épris de cette petite ville oh combien charmante, mais souvent, hélas, marquée par de sévères inondations, la dernière datant de 2016. Après un regroupement de communes, son vrai nom actuel est Moret-Loing-et-Orvanne. Pour s'y rendre, vous prendrez une petite route longeant la Seine, puis le Loing. Depuis Montereau, les paysages ont changé, les routes aussi, plus bucoliques et proches de l'eau. Tout au long de ce parcours, la 914 continue de se montrer sous son meilleur jour, comme si

elle tenait à me convaincre pour de bon qu'elle a tout pour plaire. Je le confesse, je n'ai pas toujours été un grand fan de la 914, appréciant surtout, au départ, les versions 914/6 GT avec leurs ailes larges. Puis, au fil des ans, j'ai appris à les découvrir, et je leur trouve aujourd'hui un charme infini, très seventies, surtout dans certaines couleurs très flashy, ou dans ce bleu acacia. Qu'on ait un flat four ou un flat six dans le dos, cela ne change pas grand-chose au plaisir de les conduire. Sauf, bien sûr, que le flat six émet une plus jolie musique, mais sans forcément être beaucoup plus performant : en cela la version 4 cylindres 2 litres est vraiment un excellent compromis.

**Km 496 MORET-SUR-LOING****Km 518 NEMOURS (77)****>>ROAD BOOK : MORET-SUR-LOING, D218, D40, EPISY, D40, ROUTE SANS NOM, CUGNY, C3, NOUVILLE, C1, D403, NEMOURS**

Vous avez demandé des petites routes ? Cela tombe bien, car notre parcours continue d'en regorger ! Hors de question de relier les sites entre eux par les routes les plus directes. Cela me demande du temps pour préparer le road-book, mais c'est un plaisir de le créer (rien qu'en repérant les petites routes sur une carte, on en rêve à l'avance), et encore plus un plaisir que de le parcourir ensuite. Bon, c'est sûr, là tout de suite, j'aurais préféré un petit rayon de soleil, et un peu moins de trafic sur Nemours en cette fin d'après-midi (le genre de petite ville très vite saturée en circulation), mais on ne va non plus être trop exigeant. D'autant que Nemours est avant tout une jolie ville, très animée, et surtout chargée d'histoire. Le château-musée, ici sur les bords du Loing, date du 12ème siècle, et nous sommes à deux pas de la forêt de Fontainebleau.

Aucun souci sur la 914, qui tourne comme une horloge, redémarre chaque fois au quart de tour (y compris ce matin, à froid), et ne m'aura jamais fait le moindre caprice. Allez, en chipotant, je pourrais parler d'un chauffage qui a tendance à générer, à la longue, un peu de buée sur le pare-brise, et d'un ralenti à peine trop élevé, mais ce serait vraiment chipoter. On sent l'auto bien entretenue et qui roule régulièrement. Petit clin d'œil au passage à son ancien propriétaire, Gilles Boyer, qui l'a souvent amenée sur des meetings. Cette 914 a d'ailleurs gagné plusieurs concours, dont un au Mans Classic. Un seul élément n'est pas strictement d'origine : son pare-chocs avant noir au lieu d'être chromé.

Km 518 NEMOURS

Km 537 LARCHANT (77)

>>ROAD BOOK : NEMOURS, D16, LARCHANT, C9, C10, BUSSEAU, LARCHANT

Décidément, la Seine-et-Marne est riche en surprises ! Prenez le village de Larchant. De loin, on voit son église, plutôt massive pour un village. Et quand on s'en approche, on réalise qu'une partie de cette église est en fait une ruine, mais quelle ruine ! Détruite pendant les guerres de religion du 16ème, la basilique Saint-Mathurin a été partiellement réhabilitée au fil des siècles, mais il reste toute une partie qui ne sera sans doute jamais refaite, et ce serait très bien ainsi, tant les lieux sont émouvants et impressionnants.

Si vous suivez bien le parcours, à l'entrée de Larchant, n'hésitez pas à prendre la petite route forestière qui fait une boucle autour de la ville en passant par Busseau, elle est absolument charmante !

Au moins une Porsche, même une 914, ne tombe jamais en ruine, sauf si on y tient vraiment. Pourquoi ce "même une 914", qui pourrait paraître péjoratif pour ce modèle ? Parce qu'il s'agissait d'un modèle relativement peu cher, beaucoup produit pour le marché américain (celle-ci est originaire d'Allemagne), et qu'un bon nombre d'exemplaires a fini à la casse, ce qui semble aujourd'hui incroyable. Il y a d'ailleurs fort à parier que si elle ne s'était appelée que VW, il en resterait encore moins aujourd'hui. On ne remerciera jamais assez ceux qui ont su les préserver, voire carrément les restaurer, comme celle-ci.



Km 537 LARCHANT

Km 601 MONTLHÉRY (91)

>>ROAD BOOK : LARCHANT, D16, LA-CHAPELLE-LA-REINE, LE VAUDOUE, MILLY-LA-FORÊT, D837, D105, BOUTIGNY-SUR-ESSONNE, D105, GUIGNEVILLE-SUR-ESSONNE, LA FERTÉ-ALLAIS, ROUTE SANS NOM, CERNY, D56, ORGEMONT, BOISSY-LE-CUTTÉ, D148, VILLENEUVE-SUR-AUVERS, SAINT-FIACRE, D148, N20, CHAMARANDE, N20, ROUTE SANS NOM, MAUCHAMPS, SAINT-SULPICE-DE-FAVIÈRES, ROUTE SANS NOM, D82, BREUILLET, D116, N20, MONTLHÉRY.

Le parcours pourra parfois paraître un peu complexe, mais il s'agit de boucler la boucle sans reprendre les mêmes routes qu'à l'aller. A part un second passage par Milly-la-Forêt, rien n'est identique, et vous pourrez retraverser l'Essonne sous un aspect différent, notamment en faisant une halte au domaine de Chamarande, hélas fermé lors de mon passage. Ou à l'aérodrome de La Ferté-Allais avec son impressionnante exposition d'avions de collection.

J'ai refait un second et dernier plein, qui permet d'évaluer une consommation bien plus réaliste à un peu plus de 12 litres. Ainsi s'achève ce voyage en 914 dans les départements de Seine-et-Marne et Essonne, riches en belles surprises. De mon côté, je n'en reviens pas qu'en étant si proche de Paris, on se sente autant à la campagne, avec des routes désertes, tranquilles, charmantes et parfois bien sinueuses. Et je n'en reviens pas non plus que la 914 soit si efficace, facile, moderne et agréable à vivre. 50 ans après sa sortie, elle reste un modèle incontournable de l'histoire Porsche, et sa cote est plutôt abordable, même si elle a monté. Reste, impérativement, à tomber sur un exemplaire en parfait



état de marche, ce qui est le cas de celle-ci. Tiens, au fait, si cela vous dit, Eric-Alain Michelis songe gentiment à la vendre... Craquante, non ?

STUDIO

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO

CARRERA 3.2 CLUBSPORT

Il est plutôt rare que nous vous proposons des séances photos "studio", totalement statiques. Mais pour cette magnifique 3.2 Clubsport, nous avons fait une exception... Trop craquante...



Vous vous souvenez sans doute de la collection de Johan, que nous vous avons présentée dans notre numéro 314. Particulièrement bien fournie, et spectaculaire dans son agencement. Presque tous les modèles présents auraient mérité d'être sortis un par un, et détaillés. Certains d'entre eux avaient déjà fait l'objet de reportages dans

Flat 6, dûment essayés en piste, s'agissant pour la plupart de modèles de course. Mais l'envie nous a pris d'en prendre deux ou trois, uniquement pour une séance photos studio. C'est le cas de cette Carrera 3.2 Clubsport, le seul exemplaire à être sorti de chaîne en couleur Lindgrün metallic (vert tilleul métallisé en français). L'occasion de nous repencher quelques instants sur la plus intrigante des Carrera 3.2...

PRESQUE UNE RS

Encore aujourd'hui, la Carrera 3.2 Clubsport reste fort peu connue, et entourée de quelques zones d'ombre. La principale difficulté, la concernant, est que les attributs permettant de l'identifier ne sont pas évidents, d'autant plus que certains d'entre eux viennent du catalogue normal des options proposées sur la 3.2. Si on ajoute le fait que sa sortie, en 1987, a été peu médiatisée, et qu'un bon nombre d'exemplaires a été transformé, il est devenu très difficile aujourd'hui de s'y retrouver, ou plus exactement, d'en re-

trouver. Certaines Clubsport sont peut-être tout bêtement perdues dans la masse, sans même que le propriétaire soit au courant qu'il en a une... La probabilité est faible, surtout depuis la prise de conscience d'un marché de la collection à fort potentiel, mais elle existe.

Pour comprendre la Clubsport, souvent surnommée CS, il faut se souvenir que depuis les Carrera RS de 73 et 74, Porsche n'avait plus produit de versions allégées d'une 911. Or, dans le courant des années 80, se développa un phénomène que les responsables de la marque ne pouvaient pas ignorer : la multiplication des sorties clubs en circuit. Pour les clients désireux d'aller chercher la performance et l'efficacité, Porsche présenta au salon 1987 une version Clubsport de la Carrera 3.2, dont l'esprit se rapproche fortement de celui des RS : l'idée est d'alléger, et de gagner un peu d'efficacité. Côté équipements, la Clubsport reçoit l'ensemble spoiler avant-aileron arrière, mais avec une particularité : il n'y a pas d'antibrouillards dans le bouclier. Il n'y a pas non plus d'essuie-glace arrière, ni de lave-phares, mais on reconnaîtra que cela fait bien peu pour pouvoir l'identifier. Les jantes 15" (16" pour la France) sont souvent peintes en couleur caisse, ou en couleur contrastante, mais ce n'est pas un repère fixe. Un des repères les plus connus reste le fameux autocollant sur l'aile avant gauche. Lorsque le modèle a été initialement présenté, il possédait cet autocollant, et c'est lui qui a le plus marqué les imaginations : mais tous les exemplaires n'ont pas été livrés avec, la plupart du temps à →



la demande des clients. De même, on pouvait avoir, ou pas, les bandes Carrera CS en bas de caisse et le monogramme sur le capot arrière, mais là aussi, ce n'est pas le cas de tous les exemplaires. En fait, la plupart de ces stickers étaient livrés avec la voiture, mais sans être collés. On imagine qu'un bon nombre de propriétaires ne s'est pas donné le mal de le faire... Comme on le voit, les pistes ont été brouillées dès le lancement de ce modèle.

DÉPOUILLÉE, MAIS PAS MOINS CHÈRE

Côté allègement, les dessous de caisse sont dépourvus de PVC, les sièges arrière et leurs ceintures de sécurité ont été supprimés, il n'y a pas de vitres électriques, ni de verrouillage centralisé, ni d'alarme, tandis que le chauffage est réduit à sa plus simple expression, sans sonde électrique. L'isolation phonique a été allégée, les moquettes sont plus fines, il n'y a pas de console centrale, le pré-équipement radio a été réduit à sa plus simple expression, les vide-poches n'ont pas de couvercle, et, détail qui tue, le passager (ou la passagère) n'a pas de pare-soleil ! Ajoutons que le faisceau électrique a été simplifié, et que d'autres petits détails, dans le compartiment avant et autour du moteur, ont été supprimés, et vous aurez, au final, un gain de poids de 60 kg par rapport à une 3.2 normale.

Mécaniquement, la seule vraie différence vient d'une zone rouge qui passe de 6400 à 6600 t/mn, le régime maxi étant légèrement augmenté. Mais elle a toujours les 231 ch du modèle normal. Ou plus, selon la rumeur. D'autant que les soupapes d'admission ont été allégées. Côté boîte, elle reçoit

le kit de débattement court, tandis que le châssis bénéficie d'amortisseurs sport Bilstein, engendrant une petite baisse de la hauteur de caisse. Comme on le voit, la 3.2 Clubsport est un peu une 3.2 dépouillée pour être plus légère, ce qui ne l'a pas empêché d'être vendue au même prix qu'une 3.2 normale. Avec le recul, il n'y a pas de quoi se plaindre : un modèle identique aujourd'hui serait vendu plus cher !

Au final, la 3.2 Clubsport est sans doute la plus amusante des 3.2 à conduire, si on parle en terme de sportivité et de "pur et dur". Pas aussi radicale qu'une RS, elle en a quand même quelques signes évidents. Elle n'a pas toujours été bien comprise à sa sortie, sans doute par manque de communication, ce qui fait qu'elle a souvent été malmenée et transformée, comme évoqué plus haut. Trouver des exemplaires en parfait état d'origine est devenu très rare, d'où l'intérêt de ce magnifique spécimen ! Son historique est plutôt limpide : livrée neuve en Allemagne, avec les jantes peintes couleur caisse, elle a été revendue au Japon avant d'être réimportée en Allemagne, puis en Autriche, où elle appartient à un ami de Johan : celui-ci l'a rachetée en 2012, et le kilométrage d'à peine 50 000 km est tout à fait crédible !

LE MYSTÈRE DU NOMBRE D'EXEMPLAIRES

Concernant le nombre de 3.2 Clubsport produites, vous lirez autant de chiffres différents qu'il existe d'ouvrages et d'articles qui lui sont consacrés ! A cela plusieurs explications : d'abord il faut rappeler qu'il s'agit à la base d'une option, le code M637, et qu'il est donc très difficile de connaître le nombre d'exemplaires produits dès lors qu'on parle d'une →





1. Officiellement, elle sort 231 ch comme la version normale. On la soupçonne d'en avoir un peu plus 2. L'aile arrière fait partie de la panoplie de série 3. Elles ont toutes été produites avec la boîte G50, comme en témoigne le lettrage Porsche plus étroit sur le bandeau rouge 4. Le fameux autocollant sur l'aile avant, objet de bien des fantasmes...



« C'EST LE SEUL EXEMPLAIRE EN COULEUR LINDGRÜN METALLIC, SOIT VERT TILLEUL MÉTALLISÉ »

option. Mais c'est plus compliqué que cela ! Sur les millésimes 87 et 88, les Clubsport avaient en effet droit à un numéro de châssis spécifique : dans la série des six chiffres terminant ces numéros de châssis, les trois premiers commençaient par 105, au lieu de 100 pour les modèles normaux. Ce qui en fait donc un modèle à part entière, et plus une option. Ce qui permet à l'usine d'afficher officiellement un chiffre de 99 exemplaires produits en 87 et 88. Mais au millésime 89, finis les numéros de châssis spécifiques, les Clubsport n'ont plus, pour seule identification formelle, que le code option M637, ce qui est le cas de l'exemplaire possédé par Johan. Lorsque nous avons fait le guide d'achat complet sur ce modèle, dans notre numéro 221 (que nous vous invitons à relire, il vous donnera un grand nombre d'informations supplémentaires, plus la partie essais), nous avons interrogé l'usine (à une époque oh combien regrettée où elle acceptait de donner ses chiffres de production), qui nous avait annoncé un total de 190 exemplaires, ce qui signifierait qu'il s'en est vendu 91 en 1989. Alors pourquoi toutes sortes d'autres chiffres circulent ? Essentiellement parce qu'il y eut des Clubsport pour le marché américain, mais que leur définition n'était pas strictement identique (entre autres, elles étaient catalysées d'office). Pourtant, elles aussi avaient droit à des numéros de châssis spécifiques en 87 et 88, mais bizarrement ils ne sont pas recensés par l'usine. Donc soit on considère que les américaines sont bien des vraies Clubsport (on en recenserait à peu près 390), soit on les élimine. Mais à l'heure d'écrire ces lignes, nous n'avons toujours pas d'éléments suffisamment probants en main pour trancher dans un sens ou un autre...

En attendant, régalons-nous de voir ce magnifique exemplaire vert métallisé, car vous n'en verrez pas souvent d'aussi belles... ●



1





2

1. Étonnante particularité de cet exemplaire : des sièges en tissu spécial, façon 959. Tout comme la couleur, c'est une demande spécifique 2. Un intérieur aussi soigné que l'extérieur ! Un bon nombre d'équipements a été supprimé afin de gagner du poids. A peine 50 000 km, et ici on peut y croire ! Notez la zone rouge à 6600 t/mn



Spoiler et aileron vont de pair, mais la plupart des éléments distinctifs étaient disponibles au catalogue d'options. Les jantes 16" étaient en option sur les millésimes 87 et 88, de série sur le millésime 89. Les Clubsport avaient souvent l'étoile peinte couleur caisse ou en couleur contrastante, mais ce n'est pas une règle fixe



LE COUP DE CŒUR DE GREGORY

Goodwood Revival

Indescriptible, phénoménal, grandiose, les mots ne manquent pas pour qualifier le festival du « Goodwood Revival », mais il faut surtout le voir pour le croire. Car si vous n'êtes jamais allés en pèlerinage en terre anglaise pour ce week-end de trois jours, communier avec les fanatiques de voitures anciennes, croyez-moi, vous avez vraiment loupé un truc et vous devriez, au plus vite, penser à réparer cette erreur.

Tout d'abord, il faut faire le distinguo entre le Revival qui a lieu juste à la fin de l'été, et le « Festival of Speed » toujours à Goodwood qui lui se tient lui au début de l'été. Ce dernier est davantage orienté sur les voitures de sport en tout genre, de la monoplace F1 historique aux voitures de rallye d'aujourd'hui en passant par le prototype électrique Volkswagen de Romain Dumas, qui a récemment battu le record dans la fameuse montée de Pikes Peak dans le Colorado. Le « Revival » comme son nom l'indique, relance, quant à lui, voire dépoussière, la notion même de rassemblement d'automobiles de collection, en vous plongeant dans un univers 100% dédié à la passion du vintage. Inutile d'être un mordu de bolides à quatre roues pour l'apprécier à sa juste valeur. Au contraire, ce festival se déguste de préférence à plusieurs, en famille ou avec des amis qui peuvent être d'horizons complètement différents. Et c'est cela qui est réellement magique et qui fait toute la saveur du Goodwood Revival.

Dieu sait que j'ai eu la chance de faire la plupart des événements automobiles en France mais aussi une bonne partie à l'étranger, mais j'avoue que celui-ci manquait à mon tableau de chasse. Eh bien chers amis, quelle grossière erreur, en fait j'aurais dû y aller bien plus tôt, tellement j'ai adoré. Cet événement apporte une touche incontestable de glamour à l'automobile, vous êtes transportés dans les années 40 à 60 dans une féerie orchestrée de main de maître. Ici, on célèbre les jours passés avec une élégance et une justesse incomparable. La recette ? Tout simplement parce que TOUT LE MONDE joue le jeu ! Ces trois jours de courses automobile se déroulent en tenue d'époque pour l'ensemble des participants mais aussi, et surtout, des spectateurs à une écrasante majorité. C'est un peu comme si vous débarquiez sur la dernière grande réalisation des studios d'Hollywood, où l'on tourne un film avec une méga production qui a mobilisé plus de 200 000 figurants pour l'occasion. Parents, enfants, nouveaux nés, tout le monde arrive au Revival avec son style travaillé à l'extrême, tout est fait pour vous immerger dans le passé. Il y a les voitures d'époque →



Il s'agit bien sûr d'une réplique de 550 Spyder mais ce que je peux vous dire, c'est qu'elle a une sacrée gueule dans cette livrée dorée au beau milieu d'un attroupement d'anglaises !



Un atelier de la marque anglaise de carburateurs SU reconstitué afin de vous plonger dans l'ambiance des années 40, le temps d'un week-end !



Les 60 ans de la Mini ont été bien fêtés avec plus de 150 modèles dont ce sublime break préparé pour la piste, et qui respirait la santé !



Une bande de motards comme dans le film « L'équipée sauvage » avec Marlon Brando, qui semble fasciner de jeunes sujets de sa majesté la Reine Elisabeth II.



Une bande de joyeux lurons hollandais en 356 venus par la route profiter des trois jours de fête de ce Goodwood Revival !

bien sûr, mais aussi des motos, des bus, des avions de la seconde guerre mondiale. Vous trouvez également des boutiques de vêtements vintage, des salons de coiffure « old school » pour parfaire son look. Les grandes marques d'équipementiers comme Michelin ou Motul recréaient des magasins comme à l'époque.

Dans une ambiance de fête foraine géante, vous plongez dans la plus importante reconstitution au monde, grandeur nature, avec en prime les vrais acteurs et actrices de l'époque. Car ce qui fait l'intérêt de cet événement, c'est que la plupart des autos historiques sont présentes, et que les grands pilotes encore vivants, font le déplacement et roulent sur la piste. Cette année, les 90 ans de Sir Stirling Moss ont été fêtés à Goodwood, devant d'autres monstres sacrés comme Jackie Stewart, Henri Pescarolo, Derek Bell ou plus proche de nous Tom Kristensen. Et je peux vous dire que le spectacle sur la piste est bien présent. Même si certains participants roulent avec des voitures inestimables en prix ou en rareté, ils viennent ici pour en découdre. Nous sommes très loin de la reconstitution de course à la sauce rétro. Chaque plateau est disputé âprement avec bien souvent « touchettes », sorties de route et parfois voitures accidentées. Pour l'anecdote, une Ferrari 250 GTO, qui cote 70 millions d'euros, a été crashée il y a deux ans et lors de l'édition précédente, en 2016, une autre des trente-six GTO produites, avait été

endommagée par une AC Cobra lors d'un accrochage en entrée de courbe. Et que dire de la course monotype des Bentley de la fin des années 20, les grandes rivales des Bugatti françaises, qui s'étripent littéralement sur la piste dans un grondement inimitable de leur énorme 4 cylindres de 4 litres et demi de cylindrée, tout juste jubilatoire à regarder et à écouter passer. Et puis, il y a aussi des autos moins prestigieuses mais tout aussi funs et divertissantes à voir rouler comme une armada de Mini, MG B ou encore Austin-Healey et Cortina Lotus car il faut l'avouer, le Revival fait la part belle aux voitures britanniques. Ce sont elles les grandes gagnantes de cette fête, à une écrasante majorité. Et ce constat est également vrai sur les parkings où je n'ai jamais vu autant de Jaguar à la suite, c'est à en avoir une overdose. Car ce qui fait aussi la saveur de ce rassemblement, c'est le parking réservé aux véhicules de collection, il est juste im-pres-sion-nant, et là encore, à 90% les marques présentes sont anglaises. Dans le 10% restant, je n'ai aperçu que trois françaises esseulées sur des milliers de voitures, quelques italiennes, majoritairement des Alfa et surtout des américaines et des allemandes dont des Porsche. Effectivement, car après cette véritable →



D'un côté une 356 dans un état clinique et de l'autre un deuxième coupé jouant la patine à l'extrême, voire le Rat's look mais dans les deux cas, on a juste envie de prendre la route avec l'une des deux !



Porsche Classic avait fait le déplacement avec un shop éphémère afin de montrer son savoir-faire notamment en matière de restauration totale ! Ici une 356 sur un tourne-broche de carrosserie.



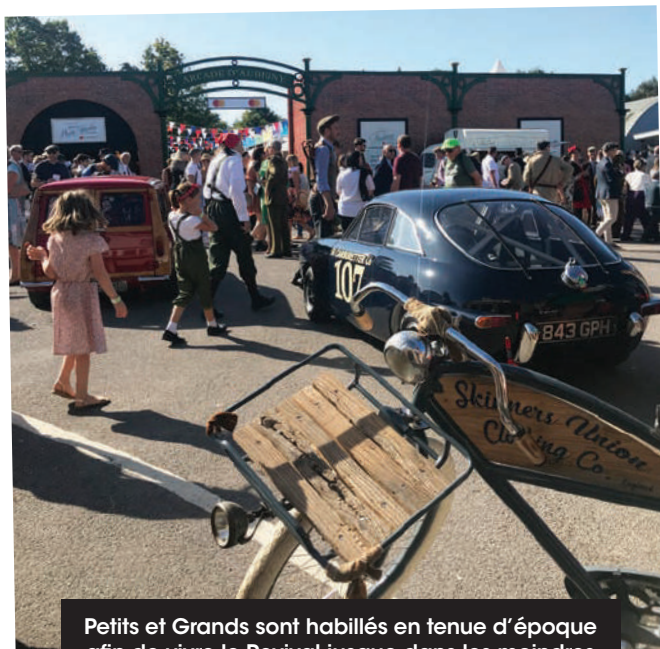
Votre dévoué qui pour l'occasion avait tenté la vintage touch dans un style 50's !



Christian Schmaltz

Vous avez été aux commandes du département classique de Renault durant de nombreuses années, puis à la tête du circuit de Montlhéry, haut lieu de l'histoire automobile française, en quoi le Revival est-il unique au monde ?

Christian Schmaltz : J'ai effectivement fait à plusieurs reprises Pebble Beach, la Villa d'Este, ou le Mans Classic... mais le Revival, c'est inimitable. C'est complètement lié à la culture anglaise. L'approche des britanniques est différente de la nôtre, ils vivent davantage les choses, ils n'hésitent pas à faire des centaines de kilomètres avec des Bentley des années 20 ou des Bugatti, jamais un français n'oserait faire cela. Cela se ressent également au travers de l'aspect compétition lors des épreuves à Goodwood, ils n'ont pas peur de casser des autos hors de prix, il y a parfois comme « la guerre » sur la piste. Et puis, tout autour, vous avez l'ambiance liée à cette reconstitution. Les gens apportent un soin particulier à venir habillés en tenue d'époque, on est loin du déguisement, il y a un vrai souci du détail. Et puis, dernière chose, l'organisateur est sur un principe simple : « Ce n'est pas l'acteur qui paie, mais c'est le spectateur ». En somme, si vous avez une auto digne d'intérêt historique, éligible et surtout acceptée par Lord March, vous êtes invité ! A fortiori si celle-ci est conduite par un ancien pilote de renom. Cela permet d'avoir un plateau exceptionnel chaque année.



Petits et Grands sont habillés en tenue d'époque afin de vivre le Revival jusque dans les moindres détails. Cela donne véritablement l'impression d'avoir fait un bon de 70 ans dans le passé !



Ambiance garden party à l'ombre des arbres afin de profiter d'un peu de fraîcheur bien méritée.

Les conseils de l'expert si on veut venir au Revival ?

Christian Schmaltz : Il faut tout d'abord, profiter d'être là-bas pour visiter la région du Sussex, qui est particulièrement belle dans sa partie ouest. J'organise d'ailleurs tous les ans, un voyage où tout est réglé de A à Z, afin de permettre de vivre cette expérience sans se soucier de la logistique. Sinon, éviter de se loger trop près de Goodwood car c'est vraiment cher durant ce week-end, il ne faut pas hésiter à faire vingt à trente minutes de route afin de trouver un hôtel ou un B and B pas trop cher et plutôt sympa. L'évènement est tellement bien organisé qu'il n'y a pas d'embouteillages monstres pour arriver sur place. Se garer sur les grands parkings sur la pelouse prévus à cet effet ne présentent, non plus, aucune difficulté majeure.

Y a-t-il une Porsche idéale avec laquelle il faut venir au Revival ? Il faut déjà, de préférence, une Porsche ancienne même si avec une belle 911 moderne, ça le fait bien !

Christian Schmaltz : Mais pour moi, idéalement ce serait une 356 cabriolet en espérant que la météo soit belle comme cette année, mais il faut souligner que c'était quand même exceptionnel. Sinon de façon plus pragmatique, mon choix se porterait naturellement vers une 911 SC afin de goûter au vintage avec la petite dose de modernité qui va bien !



L'impression de voir Tazio Nuvolari remporter la Targa Florio au volant d'une Alfa Roméo 8c !

marée d'anglaises, la seule marque qui sort son épingle du jeu, c'est elle et uniquement elle. La grande majorité des Porsche présentes l'est sous les traits de la 356 qui représentent le gros des troupes. Je me suis aussi amusé à regarder les immatriculations, et la plupart sont anglaises, suivies de pas mal de hollandaises et d'allemandes.

Là encore, nous sommes assez mal représentés car la grande majorité des français présents n'osent pas faire le déplacement en anciennes. Ils choisissent soit de prendre une récente, soit de venir en avion ! Et c'est là que le bas blesse, nous devrions nous affranchir un peu plus et oser sortir davantage nos autos et en profiter. Alors, oui, il y aura toujours plus de risques en anciennes mais quelle saveur au final.

Alors cap ou pas cap chers amis ?

L'année prochaine, on leur montre aux british que les porschistes français sont aussi des aventuriers ! Sortons nos anciennes, et puis pour ceux qui n'ont qu'une moderne, ce n'est pas grave, vous serez les bienvenus, soyez-en sûrs les copains ! ●

Histoire

L'histoire de ce festival remonte à 1998 lorsque l'actuel Lord March, duc de Richmond, fit le tour du circuit de Goodwood dans une Bristol 400, comme son grand-père 50 ans plus tôt lors de l'inauguration de ce tracé d'un peu plus de 3 km 800. Son aïeule avait eu l'idée de créer, sur un aérodrome de la Royal Air Force datant de la seconde guerre mondiale, un circuit afin de promouvoir la course automobile, étant lui-même gentlemen driver à ses heures. De 1948 à 1966, ce circuit va accueillir des compétitions officielles, et tous les plus grands noms britanniques vont s'illustrer. Stirling Moss sera le premier à être victorieux en 1948, puis d'autres s'imposeront sur ce tracé comme Graham Hill ou Jim Clark.

Depuis 1998, ce circuit reprend vie deux fois par an avec en juin le « Festival of Speed » et en septembre le « Goodwood Revival », ce dernier étant la seule compétition historique à se dérouler en tenue d'époque, principalement des années 40 à 60, la période durant laquelle ce circuit fût l'un des foyers britanniques majeurs du sport automobile mondial.



Une Ferrari 250 GTO avait fait le déplacement, à côté d'elle pas moins de onze 250 SWB étaient aussi présentes, du délire !!!



Sûrement deux de mes cinq autos classiques favorites, d'un côté l'icône 911 et de l'autre le fameux coupé Bertone de chez Alfa !

BACHMANN FB

Pilote Automobile depuis 1923

PARIS



Photo: William CROZES

*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



Porsche Clubs

France



Fédération des Clubs officiels
BP 1718
06004 NICE CEDEX 1
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
BP 10737 - 75827 Paris Cedex 17
www.porsche-club-motorsport-france.fr
■ **4 et 5 oct. :** Circuit Bugatti au Mans
■ **25 et 26 oct. :** Circuit Paul Ricard au Castellet

Classic

Club 911 Classic

Président : Philippe Bertrand
85, rue du Général Mer
73100 Aix les bains
www.911classic-porscheclub.fr
■ **5 oct. :** Sortie dans le Verdon
■ **12 et 13 oct. :** Rallye des Clubs Classic
■ **26 et 27 oct. :** Weekend dans le Gers

Club 914 de France

Président : Johannes Roussel
9, rue du Rosenmeer - 67560 Rosenwiller
www.914-porscheclub.fr
■ **12 et 13 oct. :** Rallye des Clubs Classic

Club 924/944/968 France

Président : Alain Simon
8, rue des Ecoles - 79260 La Creche
www.924-944-968-porscheclub.fr
■ **5 et 6 oct. :** Nogaro Classic Festival
■ **12 et 13 oct. :** Rallye des Clubs Classic
■ **19 et 20 oct. :** La sortie du Président Poitou-Charente
■ **26 oct. :** Journée circuit Cup's avec le 928 à Lurcy Lévis

Club 928

Président : Alex Blieux
103 rue du Palais blanc - 60370 Saint-Félix
www.clubporsche928.fr
■ **12 et 13 oct. :** Rallye des Clubs Classic

Registre

Club RS de France

Président : Jean-Claude Bonhomme
1073 chemin de la Sablière
13630 Eyragues
www.porscheclubsdefrance.com
■ **27 oct. :** Pistes Michelin de Ladoux



Club Spyder et Speedster

Président : Emmanuel Rochard
199 rue de Vaugirard - 75015 Paris
clubspyderspeedsterfrance@gmail.com
www.spyder-speedster-porscheclub.fr

Régionales

Club Alsace

Président : Francis Wantz
Hôtel Les Jardins d'Adalric
19 rue du Maréchal Koenig - 67210 Obernai
www.alsace-porscheclub.fr
■ **2 au 5 oct. :** Route des Grandes Alpes gr 2
■ **9 et 12 oct. :** Route des Grandes Alpes gr 3
■ **12 et 13 oct. :** Paradis Porsche Saint-Tropez
■ **19 oct. :** Stage de conduite à La Wantzenau

Club Aquitaine

Président : Bruno Colledani
7 rue Albert Camus
33700 Mérignac
www.aquitaine-porscheclub.fr
■ **11 oct. :** Roulage Circuit de Barcelone

Club Atlantique

Président : Patrick Chauvet
Domaine des fontaines - 17340 Yves
www.atlantique-porscheclub.fr
■ **26 et 27 oct. :** Piste Michelin à Clermont
■ **27 au 30 oct. :** Touristique dans le Cantal

Club Auvergne

Président : Marc Payan
7 Boulevard Léon Malfreyt
63000 Clermont-Ferrand
www.auvergne-porscheclub.fr
■ **6 oct. :** Charade Classic
■ **6 oct. :** Clermont en Rose
■ **19 oct. :** Balade "The driving party"
■ **27 oct. :** Circuit Ladoux - Michelin

Club Bourgogne-Franche Comté

Président : Thierry Cortial
BP 90086 - 21703 Nuits Saint Georges Cedex
www.bfc-porscheclub.fr
■ **11 au 13 oct. :** Paradis Porsche Saint-Tropez
■ **27 oct. :** Circuit de Dijon Prenois

Club Bretagne-Pays de Loire

Président : Philippe Ezanno
33 rue Marie Curie
44230 St Sébastien sur Loire
www.bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr
■ **19 oct. :** Circuit : Fay de Bretagne

Club Centre

Présidente : Dominique Desbordes
18 boulevard Pierre Segelle
45000 Orléans
www.centre-porscheclub.fr
■ **5 et 6 oct. :** Sortie touristique-gastronomique
■ **11 au 13 oct. :** Paradis Porsche Saint-Tropez
■ **27 oct. :** Circuit de Lurcy-Lévis avec nos instructeurs

Club Champagne-Ardenne

Président : Christophe Bousrez
4 rue Marcel Dassault
51430 Tinqueux
www.champagne-ardenne-porscheclub.fr
■ **10 au 14 oct. :** Le Stelvio, le Turini, Monaco, St Tropez
■ **27 oct. :** Ballade au Château de Férières

Club Corse

Président : Yves Murati
Immeuble Gazzo, RN 193 - 20600 Furiani
www.corse-porscheclub.fr
■ **11 au 13 oct. :** Paradis Porsche Saint-Tropez
■ **27 oct. :** L'été indien

Club Le Mans

Président : Daniel Caillault
Domaine de Charmeuse,
19 allée Marie Curie 72230 Ruaudin
www.lemans-porsche-club.fr

Club Lorraine

Président : Philippe Watelet
Novotel, Route d'Hauconcourt
57280 Maizieres Les Metz
www.lorraine-porscheclub.fr
■ **6 oct. :** Réunion du club 10h00 Novotel Hauconcourt
■ **9 au 13 oct. :** Sortie Lozère Aveyron
■ **20 oct. :** Ball Trap et déjeuner



Club Méditerranée

Président: Jean-Paul Viala

27 rue des roseaux
34750 Villeneuve les Maguelonnes
www.mediterranee-porscheclub.fr

- 11 et 12 oct.: Circuit au Luc en Provence
- 11 au 13 oct.: Paradis Porsche Saint-Tropez
- 25 et 26 oct.: Circuit Paul Ricard
- 27 oct.: Journée Club avec le C P Marseille

Club Monaco

Président: Enrico Caruso

33 rue Millo - 98000 Monaco
www.monaco-porscheclub.fr

- 5 oct.: Sortie Balade "Casterino"
- 12 et 13 oct.: Paradis Porsche Saint-Tropez
- 25 oct.: Diner "OKTOBERFEST" Café de Paris

Club Nord-Picardie

Président: Thierry Rocq

126 rue de la Louvière - 59000 Lille
www.nord-picardie-porscheclub.fr

- 4 oct.: Réunion mensuelle
- 12 oct.: Circuit Clastres

Club Normandie

Président: Jackie Mille

L'enclos de Bernières le Patry
14410 Valdallière
www.normandie-porscheclub.fr

- 5 oct.: Rallye touristique
- 12 et 13 oct.: Echappée belle sur la côte d'Albâtre

Club Paris

Président: Philippe Bretille

12 rue Delabordère
92200 Neuilly sur Seine
www.paris-porscheclub.fr

- 5 et 6 oct.: Porsche Club Paris Rallye
- 26 oct.: Déjeuner d'Automne

Club Pays de Savoie

Président: Alain Cornier

38 rue des Moissonneurs
73290 La Motte Servolex
www.savoie-porscheclub.fr

- 5 oct.: Balade en Haute Savoie
- 11 au 13 oct.: Paradis Porsche Saint-Tropez
- 13 oct.: Sortie Partenaires au circuit de Bresse
- 27 oct.: Mémoire

Club Portes de Provence

Président: Didier Sanson

19 boulevard Marre-Desmarais
26200 Montélimar
www.portesdeprovence-porscheclub.fr

- 11 au 13 oct.: Paradis Porsche Saint-Tropez
- 20 oct.: Art et Pin'Art
- 27 oct.: Sortie de fin de saison, Remisage et Ravioles

Club Rhône-Alpes

Président: Georges Clavier

43 montée du Château d'eau
38690 Flachères
www.rhone-alpes-porscheclub.fr

- 4 oct.: Soirée Vie du Club
- 4 et 5 oct.: Circuit Bugatti au Mans
- 6 oct.: Chez le Grand Couturier de la Sellerie
- 11 oct.: Circuit Barcelone
- 11 au 13 oct.: Paradis Porsche Saint-Tropez
- 12 et 13 oct.: Autour de la Carrera Cup
- 19 et 20 oct.: Le Tour des Ecrins
- 26 et 27 oct.: En Suisse autour de l'Horlogerie
- 27 oct.: Balade dans les Monts du Lyonnais
- 27 oct.: Circuit Dijon-Prenois



Club Roussillon

Président: Gilles Strobel

9 rue du Grenache
66330 Cabestany
www.roussillon-porscheclub.fr

- 6 oct.: RVA66 - Carré d'Or Perpignan
- 11 au 13 oct.: Touristique: 3 jours en Auvergne, Cantal, Aveyron
- 11 au 13 oct.: Paradis Porsche Saint-Tropez
- 12 oct.: Café-croissants au Centre Porsche

Club Toulouse-Gascogne

Président: Jean-Jacques Seguy

71 impasse de la Bourgade
31670 Labège
www.toulouse-gascogne-porscheclub.fr

- 11 oct.: Roulage Circuit de Barcelone

Club Tourcoing

Président: Hervé Dujardin

31 rue de l'adjutant Chef Leroy
59200 Tourcoing
www.tourcoing-porsche.fr

- 6 oct.: Journée sportive sur le circuit de Clastres.
- 10 au 13 oct.: 21è escapade tropézienne
- 20 oct.: Journée sportive sur le circuit de Croix en Ternois - clôture de la saison

356

356 Club de France

Président: Pierre Gosselin

54 rue Perronet
92200 Neuilly sur Seine
<http://356.typepad.fr>

Étrangers

Club Austral

Président: Franck Aranda

20 Allée des Lobélies (Lotissement Les Filaos)
97417 La Montagne
www.porsche-club-austral.com

Club Belgium

Grand'Route/Grote baan 395
B 1620 Drogenbos
www.porsche-club-belgium.be

Club Classic Belgique

Oude baan 39, 2530 Boechout
www.porsche-classic-club.be

Club Francorchamps

Président: Hugues Vanderbecken

Contact: Philippe Cornéils
www.porscheclubfrancorchamps.be

Club Classic Luxembourg

Président: Marc Olsem

www.porsche-classic-club.lu

Club Luxembourg

Président: Jean-marie Kuborn

34, Avenue Lamort-Velter L-5574 Remich
www.pcl.lu

Club Andorra

Président: Josep Coma

Xalet Coma, rue La Sobrevia
AD 500 Andorre La Vielle - Andorre
www.clubporscheandorra.ad

Club Porsche 356 de Suisse

Président: Frank Baumann

www.porsche-356-club.ch

Club Porsche 3 Lacs

Président: Francis Angéloz

Rue de Buren 66, 2504 Bienne, Suisse
www.cp3lacs.ch

Club Jura

Bellevoie 18, CH 2800 Delémont
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

www.clubporschepaisvascoynavarra.com

Club Great Britain

Combury House, Cotswold Business Village,
London Road, Moreton-in-Marsh,
Gloucestershire GL56 0JQ
www.porscheclubgb.com

Registro Italiano Porsche 356

Président: Renzo Ponzanelli

Via Faustina 3-7,
25015 Desenzano del Garda (BS), Italie
www.registroitalianoporsche356.it

Club 356 Portugal

Président: Joao De Castro

Av. do Lago, 510, 2765-420 Estoril, Portugal
www.porsche-club-356-portugal.pt



La vie des Clubs



Porsche Clubs
France



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



PORSCHE CLUB PORTES DE PROVENCE

Bonjour, Je m'appelle Schutterle Siny, je suis coiffeuse à Viriginin, un très joli village dans l'Ain. Ma sœur, Phala, passionnée de Porsche, ne cessait de me vanter cette marque prestigieuse lors de nos rencontres et mes visites chez elle. Ainsi, elle m'a donné l'envie d'en avoir une aussi !!!

J'ai donc décidé de franchir le pas et je me suis acheté ma première Porsche : un Cayman S de 2008. Par la suite je me suis inscrite au club Porsche Portes de Provence pour pouvoir partager des « moments Porsche » avec ma sœur en commençant par le 1er Rallye Ladies de la Fédération des clubs Porsche de France, exclusivement féminin !!!

L'idée de ce Rallye m'a tout de suite emballé. C'était formidable malgré un road Book pas très simple à lire et encore moins à comprendre pour des novices comme nous, ma copilote (Isabelle Moreau) et moi, dans le milieu des Porsche et du rallye. Nous avons eu des moments inoubliables, facilités par des paysages extraordinaires (grandioses sur la chaîne des Alpes, col d'Isoard etc.), avec un très bel accueil au départ du CP de Roissy jusqu'à l'arrivée pour la soirée de clôture organisée par le CP Antibes sur la plage du Grand Hôtel de Cannes, le tout avec beaucoup de fous rires.



UNE ORGANISATION AU TOP !!!

Une ambiance entre les différents équipages exceptionnelles.

Merci à la Fédération des Clubs Porsche de France pour cette première. Merci à ma copilote pour sa bonne humeur et son enthousiasme !

Toutes les deux, avons hâte de nous retrouver pour la 2ème Édition.



PORSCHE CLUB RHÔNE-ALPES

Après la période des vacances estivales, les activités touristiques ont repris au Club avec le retour des balades. Toujours accompagnés d'une belle météo, les programmes se succèdent chaque week-end et cela jusqu'à la Clôture de Saison le 11 novembre. Fin août, de Grenoble à Valberg, la Route des Grandes Alpes a déployé ses beautés avec tous ses cols réputés qui font la joie de nos flats. Puis en septembre, la Haute-Loire, l'Ardèche, les Monts du Lyonnais, le Pilat, les Pyrénées et l'Alsace ont animé les activités du Club. Que la France est belle ! Que du bonheur en Porsche ! Que de passion ! La Section Circuit est en pleine évolution avec une forte présence aux Porsche Days et les inscriptions aux circuits d'arrière saison tel que le Bugatti, Barcelone et Dijon se sont remplies plus qu'à l'accoutumée... Quant aux rendez-vous "Vie du Club", ils sont de plus en plus prisés, pour preuve, 180 membres se sont réunis pour dîner au Restaurant "Métropole" de Lyon à l'occasion de la Soirée de rentrée début septembre.



PORSCHE CLUB 911 CLASSIC

Septembre nous aura permis de proposer encore un beau programme à nos adhérents. De la 911 2.0 à la 993, c'est plus de cinquante 911 à air qui ont parcouru les superbes routes d'Auvergne. En plus de magnifiques balades, le programme nous aura permis de visiter le musée de l'aventure Michelin et de dîner sur le circuit d'Issoire au milieu de quelques belles voitures de compétitions au sein de la structure Auverdrive. En octobre on ne lâche rien. Nous participerons à la première organisation du Rallye des Clubs Classic. Comme son nom

l'indique il réunira en région parisienne toutes les Classic de la galaxie Porsche (PMA, 914, 911 à air). Allez voir sur notre site, il reste peut-être encore quelques places.

Et toujours une proposition très riche en région. Tous les détails sur notre site à la rubrique calendrier.

A ce propos nous lançons un appel aux bonnes volontés. La région sud-ouest recherche son délégué régional. Alors, si vous voulez vous investir dans la vie du club, vous pouvez prendre contact avec nous via l'adresse mail suivante : contact@911classic-porscheclub.fr.

Rendons à César

Le mois dernier, une erreur d'attribution a été faite concernant une sortie réalisée par le club 911 Classic, faussement attribuée au club 928. Chacun aura rectifié, ne serait-ce qu'en voyant la photo qui ne représentait pas du tout des 928. Nos excuses à toutes les personnes concernées.

LA COTE DE FLAT6 MAGAZINE

OLDTIMERS 1964-1973

COMMENT LIRE LA COTE ?

CONCOURS

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

PARFAIT ÉTAT

Très belle auto, en parfait état de

marque, 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	180 000	140 000	120 000	90 000
912	1965/1969	80 000	49 000	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	84 000	50 000	35 000	25 000
911 S 2.0	1967/1968	330 000	200 000	140 000	100 000	70 000
911 E 2.0	1969	150 000	100 000	75 000	50 000	30 000
911 S 2.0	1969	320 000	195 000	150 000	100 000	80 000
911 T 2.2	1969/1971	140 000	90 000	60 000	30 000	20 000
911 E 2.2	1969/1971	150 000	100 000	55 000	35 000	20 000
911 S 2.2	1969/1971	260 000	170 000	120 000	90 000	70 000
911 T 2.4	1971/1973	150 000	95 000	60 000	40 000	30 000
911 E 2.4	1971/1973	160 000	110 000	60 000	45 000	35 000
911 S 2.4	1971/1973	260 000	165 000	110 000	70 000	50 000
2.7 RS Touring	1973	800 000	500 000	400 000	300 000	200 000
2.7 RS Light	1973	950 000	750 000	600 000	400 000	300 000

MOTEURS AVANT

MODÈLE	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT
924 2.0 125 ch	1976/1985	6 000
924 Turbo 170 ch	1979/1980	13 000
924 Turbo 177 ch	1981/1984	15 000
924 Carrera GT	1981	83 000
924 S 150/160 ch	1986	9 000
944 160/163/165 ch	1982/1989	9 000
944 S	1987/1988	14 000
944 S2	1989/1991	16 000
944 S2 Cabriolet	1989/1991	25 000
944 Turbo 220 ch	1985/1988	24 000
944 Turbo Cup 250 ch	1988	47 000
944 Turbo 250 ch	1988/1991	34 000
944 Turbo Cabriolet	1991	40 000
968	1992/1995	24 000
968 Club Sport	1993/1995	44 000
968 Cabriolet	1992/1995	27 000
928 240 ch	1978/1982	26 000
928 S 300 ch	1980/1983	22 000
928 S 310 ch	1984/1986	23 000
928 S4 320 ch	1987/1991	30 000
928 GT 330 ch	1989/1991	39 000
928 GTS 350 ch	1992/1995	56 000



YOUNGTIMERS 1974-1998

COMMENT LIRE LA COTE ?

CONCOURS

État 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	45 000	25 000	15 000	10 000
911 S 2.7	1974/1975	90 000	54 000	30 000	20 000	15 000
Carrera 2.7	1974/1975	300 000	185 000	100 000	50 000	30 000
930 Turbo 3.0	1975/1977	270 000	159 000	100 000	60 000	40 000
912 E	1976	60 000	30 000	20 000	10 000	6 000
911 Carrera 3.0	1976/1977	130 000	75 000	45 000	30 000	15 000
930 Turbo 3.3	1978/1988	170 000	110 000	70 000	40 000	30 000
911 SC	1978/1983	65 000	45 000	30 000	20 000	15 000
911 SC Cabriolet	1982/1983	70 000	55 000	30 000	20 000	15 000
911 Carrera 3.2 915	1984/1986	70 000	50 000	30 000	20 000	15 000
911 Carrera 3.2 Cabriolet 915	1984/1986	85 000	55 000	30 000	20 000	15 000
911 Carrera 3.2 G50	1987/1989	90 000	60 000	31 000	20 000	15 000
911 Carrera 3.2 Cabriolet G50	1987/1989	100 000	65 000	35 000	25 000	15 000
959	1987/1988	2 000 000	950 000	700 000	500 000	
911 Carrera 3.2 Speedster	1989	290 000	180 000	130 000	100 000	
930 Turbo 3.3 BV 5	1989	220 000	145 000	80 000	40 000	30 000
930 Turbo Cabriolet	1987/1989	210 000	140 000	90 000	40 000	30 000
964 Carrera 4	1989/1994	75 000	53 000	35 000	22 000	17 000
964 Carrera 2	1990/1994	75 000	53 000	35 000	22 000	17 000
964 Carrera 2/4 cab	1990/1994	80 000	58 000	40 000	25 000	20 000
964 Targa	1990/1994	85 000	65 000	45 000	30 000	25 000
964 RS	1992	300 000	210 000	120 000	80 000	50 000
964 Turbo 3.3	1991/1992	200 000	118 000	70 000	50 000	40 000
964 Carrera 2 Turbo Look Cabriolet	1992/1993	190 000	114 000	70 000	50 000	30 000
964 Carrera 4 jubile	1992	190 000	123 000	80 000	60 000	40 000
964 Speedster Carrera 2	1993	280 000	165 000	110 000	80 000	
964 Turbo 3.6	1993/1994	300 000	195 000	140 000	100 000	
993 272 ch Carrera	1994/1995	80 000	57 000	38 000	30 000	
993 272 ch Carrera 4	1995	80 000	61 000	38 000	30 000	
993 272 ch Carrera Cabriolet 2/4	1994/1995	90 000	63 000	42 000	32 000	
993 RS	1995/1996	400 000	280 000	200 000	150 000	
993 Turbo	1995/1998	220 000	145 000	100 000	80 000	
993 285 ch Carrera 2	1996/1998	80 000	60 000	38 000	30 000	
993 285 ch Carrera 4	1996/1998	80 000	64 000	38 000	30 000	
993 Targa	1996/1998	100 000	70 000	50 000	40 000	
993 285 ch 2/4 Cabriolet	1996/1998	100 000	70 000	50 000	40 000	
993 Carrera 4S	1996/1998	125 000	85 000	57 000	45 000	
993 GT	1996/1997	1 800 000	950 000	700 000	500 000	
993 Carrera S	1997/1998	130 000	90 000	60 000	49 000	
993 Carrera 4S/2S X51	1997/1998	150 000	110 000	65 000	50 000	
993 Turbo S	1998	450 000	315 000	240 000	150 000	



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	13 500	7 500
996 3.4 Carrera	1997/2001	30 000	21 000
996 3.4 Carrera 4	1998/2001	30 000	21 000
996 3.4 Carrera Cab	1997/2001	34 000	24 000
996 3.4 Carrera 4 Cab	1998/2001	35 000	25 000
996 Millennium	2000	43 000	35 000
996 GT3 360 ch	2000/2001	84 000	64 000
Boxster 986 2.7 220 ch	2000/2002	15 000	9 000
Boxster 986 S 252 ch	2000/2002	18 000	12 000
996 Turbo	2000/2005	59 000	47 000
996 GT2 462 ch	2001/2003	138 000	98 000
996 3.6 Carrera	2002/2004	36 000	28 000
996 3.6 Carrera 4	2002/2005	37 000	27 000
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	40 000	30 000
996 Carrera 4S	2002/2005	45 000	33 000
Boxster 986 2.7 228 ch	2003/2004	16 000	10 000
Boxster 986 S 260 ch	2003/2004	19 000	14 000
996 GT3 381 ch	2003/2005	92 000	76 000
Carrera GT	2003/2006	785 000	585 000
996 GT3 RS	2004	195 000	115 000
Boxster 986 S 550	2004	32 000	27 000
996 Anniversaire	2004	60 000	50 000
996 Carrera 4S Cab	2004/2005	50 000	42 000
996 Turbo Cab	2004/2005	71 000	61 000
996 GT2 483 ch	2004/2005	285 000	215 000
996 Turbo S	2005	93 000	83 000
996 Turbo S Cab	2005	103 000	93 000
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	26 000	20 000
997 Carrera 4 325 ch	2006/2008	45 000	36 000
997 Carrera 4S 355 ch	2006/2008	57 000	41 000
997 Carrera 4 Cab 325 ch	2006/2008	50 000	40 000
997 Carrera 4S Cab 355 ch	2006/2008	60 000	48 000
997 GT3 3.6	2006/2008	94 000	84 000
Cayman S	2006/2009	31 000	23 000
Cayman 2.7	2007/2009	26 000	18 000
997 Targa 4 325 ch	2007/2008	54 000	44 000
997 Targa 4S 355 ch	2007/2008	59 000	49 000
997 Turbo 3.6	2007/2009	78 000	62 000
Boxster 987 2.7 245 ch	2007/2009	27 000	19 000
Boxster 987 S 3.4 295 ch	2007/2009	29 000	24 000
997 GT3 RS 3.6	2007/2009	154 000	104 000
Cayman S PDE 1	2008	40 000	30 000

MODÈLE	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	BON ÉTAT
Boxster RS 60	2008	43 000	35 000
997 Turbo Cab 3.6	2008/2009	79 000	69 000
997 GT2	2008/2009	155 000	125 000
Boxster S PDE 2	2009	47 000	37 000
Cayman Sport	2009	46 000	36 000
997 Carrera 345 ch	2009/2011	58 000	48 000
997 Carrera Cab 345 ch	2009/2011	67 000	52 000
997 Carrera S 385 ch	2009/2011	66 000	56 000
997 Carrera S Cab 385 ch	2009/2011	71 000	57 000
997 Carrera 4 345 ch	2009/2012	60 000	50 000
997 Carrera 4 Cab 345 ch	2009/2012	67 000	53 000
997 Carrera 4S 385 ch	2009/2012	72 000	56 000
997 Carrera 4S Cab 385 ch	2009/2012	75 000	62 000
997 Targa 4 345 ch	2009/2013	67 000	57 000
997 Targa 4S 385 ch	2009/2013	76 000	63 000
Cayman 2.9	2009/2012	36 000	21 000
Cayman S 320 ch	2009/2012	40 000	28 000
Boxster 2.9	2009/2012	34 000	22 000
Boxster S 3.4 310 ch	2009/2012	39 000	29 000
997 Sport Classic	2010	345 000	325 000
997 GT3 3.8	2010/2011	112 000	96 000
997 GT3 RS 3.8	2010/2011	165 000	141 000
997 Turbo 3.8	2010/2013	96 000	76 000
997 Turbo Cab 3.8	2010/2013	105 000	86 000
997 Turbo S	2010/2013	105 000	85 000
997 Turbo S Cabriolet	2010/2013	110 000	90 000
997 GT2 RS	2011	340 000	300 000
Boxster S Black Edition	2011/2012	47 000	37 000
Cayman S Black Edition	2011/2012	47 000	37 000
Boxster Spyder 987	2011/2012	72 000	62 000
997 Carrera GTS	2011/2012	85 000	73 000
997 Carrera GTS Cab	2011/2012	91 500	78 500
997 Black Edition	2011	69 000	59 000
997 Black Edition Cab	2011	75 000	65 000
Cayman R	2011/2013	66 000	56 000
997 GT3 RS 4.0	2011/2012	345 000	325 000
997 Speedster	2011	310 000	300 000
997 Carrera 4 GTS	2011/2012	90 000	78 000
997 Carrera 4 GTS Cab	2011/2012	97 000	84 000
991 Carrera	2012/2015	82 000	62 000
991 S	2012/2015	87 000	67 000
991 Carrera Cab	2012/2015	92 000	72 000
991 S Cab	2012/2015	95 000	75 000
Boxster 981 2.7	2013/2016	55 000	35 000
Boxster 981 S	2013/2016	59 000	39 000
Cayman 981 2.7	2013/2016	54 000	34 000
Cayman 981 S	2013/2016	63 000	43 000
991 Carrera 4	2013/2015	89 000	69 000
991 Carrera 4S	2013/2015	98 000	75 000

MODÈLE	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	BON ÉTAT
991 Carrera 4 Cab	2013/2015	96 000	76 000
991 Carrera 4S Cab	2013/2015	104 000	84 000
918 Spyder	2013/2015	1 200 000	1 000 000
Boxster 981 GTS	2014/2016	79 000	59 000
991 GT3	2014/2016	145 000	105 000
991 Turbo	2014/2016	130 000	100 000
991 Turbo Cab	2014/2016	140 000	110 000
991 Turbo S	2014/2016	143 000	113 000
991 Turbo S Cab	2014/2016	148 000	128 000
991 50 ans	2014	170 000	130 000
991 Targa 4	2014/2016	116 000	86 000
991 Targa 4 S	2014/2016	131 000	101 000
991 GTS	2015/2016	114 000	94 000
991 GTS Cab	2015/2016	128 000	108 000
991 C4 GTS	2015/2016	118 000	98 000
991 C4 GTS Cab	2015/2016	126 000	106 000
991 Targa 4 GTS	2015/2016	140 000	130 000
991 Black Edition	2015/2016	89 000	69 000
991 Black Edition Cab	2015/2016	100 000	80 000
Cayman 981 GTS	2015/2016	78 000	58 000
Cayman 981 Black Edition	2016	62 000	42 000
Boxster 981 Black Edition	2016	63 000	43 000
991 GT3 RS	2015/2017	185 000	155 000
Cayman 981 GT4	2015/2016	105 000	85 000
Boxster Spyder 981	2016	104 000	84 000
991 Carrera ph 2	2016/2019	104 000	84 000
991 Carrera S ph 2	2016/2019	115 000	95 000
991 Carrera Cab ph 2	2016/2019	113 000	93 000
991 Carrera S Cab ph 2	2016/2019	125 000	105 000
991 Carrera 4 ph 2	2016/2019	112 000	92 000

MODÈLE	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	BON ÉTAT
991 Carrera 4 S ph 2	2016/2019	121 000	101 000
991 Carrera 4 Cab ph 2	2016/2019	121 000	101 000
991 Carrera 4S Cab ph 2	2016/2019	129 000	109 000
991 Targa 4 ph 2	2016/2019	133 000	113 000
991 Targa 4S ph 2	2016/2019	135 000	115 000
991 Turbo ph 2	2016/2019	165 000	145 000
991 Turbo S ph 2	2016/2019	184 000	164 000
991 Turbo Cab ph 2	2016/2019	173 000	153 000
991 Turbo S Cab ph 2	2016/2019	194 000	174 000
718 Cayman	2016/...	dep. 49 000	
718 Cayman S	2016/...	dep. 58 000	
718 Boxster	2016/...	dep. 49 000	
718 Boxster S	2016/...	dep. 59 000	
991 R	2016	345 000	265 000
991 S Endurance Edition	2017	145 000	140 000
991 GTS ph 2	2017/2019	129 000	109 000
991 GTS Cab ph 2	2017/2019	141 000	121 000
991 C4 GTS ph 2	2017/2019	140 000	120 000
991 C4 GTS Cab ph 2	2017/2019	149 000	129 000
991 Targa 4 GTS ph 2	2017/2019	161 000	141 000
991 GT3 ph 2	2017/2019	180 000	160 000
991 Turbo S Exclusive Series	2017	350 000	330 000
991 GT2 RS	2018/2019	420 000	370 000
991 GT3 Touring	2018/2019	190 000	170 000
718 Boxster GTS	2018/...	dep. 74 000	
718 Cayman GTS	2018/...	dep. 72 000	
991 Carrera T	2018/2019	110 000	90 000
991 GT3 RS	2018/2019	250 000	230 000



**TOLEDE
GROUPE**
ASSURANCES

PRESTIGE

Besoin d'aide ? Appelez Toledé.

L'assurance des véhicules haut de
gamme depuis 1975

Tél : 05 46 38 95 06
toledé.prestige@allianz.fr
www.cabinet-toledé.com

SARL TOLÈDE GROUPE & ASSOCIÉS - Agents généraux et courtiers en assurances - RCS
Saintes 824263867 - Capital social 1 548 800 € - Orias 177000510 (www.orias.fr) - ACP
61 rue Talibout, 75009 Paris. Le service réclamations répond aux mêmes coordonnées que
la raison sociale dans un délai de traitement de 48h jours ouvrés. Intermédiation selon les
modalités de l'article L.520-1 II-b du code des assurances.



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

Insolite : Cette Porsche de course n'a pas roulé depuis 52 ans

Rechercher une petite annonce

Modèle

Prix

€

Kilométrage max

KM

Q RECHERCHER



911



Boxster



Cayman



356



Panamera



Cayenne

En kiosque : N° 339 - Mai 2019

Le vrai prix des Porsche

Chaque année, depuis plus de 20 ans, le Flat 6 Magazine de Mai propose une grande enquête sur la cote et les tendances de l'année. Retrouvez, modèle par modèle, la cote de votre Porsche et les commentaires qui vont avec. Dans ce numéro, vous trouverez également un guide d'achat sur la 993 Carrera phase 2, un carnet de voyage dans les Yvelines et le Val d'Oise en cabriolet 964 Carrera 2, la présentation des nouveaux Speedster et Cayenne coupé, le reportage sur le Techno Classica à Essen et plein d'autres sujets ! Bonne lecture!

// Marc Joly



ABONNEZ-VOUS DÈS MAINTENANT !



VISUALISER UN EXTRAIT DU MAGAZINE

Publiez votre annonce



964 Turbo 3.3

Porsche 964
70 000 km
135 000 €



993 Bi-Turbo

Porsche 993
127 000 km
135 000 €



997 Cabriolet Carrera

Porsche 997
85 600 km
53 000 €



997 GT3 3.6

Porsche 997
54 540 km
90 500 €

CONSULTER TOUTES LES ANNONCES

Découvrez les dernières actualités

Ce que l'on ne savait pas encore sur la nouvelle 911 Speedster

Le 08/05/2019



Capote, couleurs, options, puissance, photos, toutes les infos !

LIRE LA SUITE

La Porsche 911 RSR remporte le championnat du monde d'endurance

Le 05/05/2019



Avant même les 24 heures du Mans, la Porsche 911 RSR est assurée de remporter le championnat du monde d'endurance en catégorie GT Pro.

LIRE LA SUITE

Insolite : Cette Porsche de course n'a pas roulé depuis 52 ans

Le 03/05/2019



C'était prévu depuis quelques mois, Porsche vient de dévoiler le nouveau Macan à Shanghai.

Esthétiquement, il n'y a guère de surprise avec des boucliers et des phares à LED légèrement revus à l'avant, mais il n'y a guère de révolution esthétique. A l'arrière, on retrouve une bande lumineuse en trois



BOXSTER SPYDER 3.8 06/2016

18 000 km, baquets carbone 918, PCM, GPS, bluetooth, jites noires satinées, syst audio, rév 2 ans faite, ceintures jaunes, bi xénon **AG344815**
Px: 95 000€ Tél: 06 18 69 88 90 Dépt 91



991 GT3 MK2 11/2017

5 200 km, int cuir/alcantara, pack carbone + club sport, sges sport carbone /harnais, phares Led, caméra recul, jamais circuit, 1ère main, **AP343002**
Px: 179 500€ Tél: 06 40 57 72 97 Dépt 61



997 CARRERA 4S CAB 385CH 03/2009

28 000 km, cuir et capote cocoa, entretien Porsche Monaco, gar PA 06/2020, carnet, factures, 2°main, Chrono sport plus, SC, **AP344806**
Px: 80 000€ Tél: 06 82 10 81 01 Dépt 06



911 SC TARGA 3.0 05/1979

106 000KM, Historique complet depuis 1979, 100% Matching, climatisation, magnifique **AG344813**
Px: 56 000€ Tél: 06 07 44 93 96 Dépt 17



991 GT3 TOURING 07/2018

1 787 km, gar usine 1 an, 1 prop France, état neuf bleu saphir, ni accident ni circuit, syst lev ess av, rés 90L, caméra ar **AP342002**
Px : 183 000€ Tél : 06 27 47 13 02 Dépt 11



991 TARGA 4S 06/2016

22 000 km, 1ère main, révision très récente, pneus et freins neufs, échapp sport, châssis sport, carnet d'entretien avec suivi Porsche **F5344014**
Px: 139 000€ Tél: 06 11 89 79 29 Monaco



993 C2 CAB 05/1994

173 000 km, gris polaire, boîte mécanique, cuir bleu nuit, capote bleue, SC, jantes 17", clim, même proprio depuis 2004, carnet révisée **AP344010**
Px: 45 900€ Tél: 06 83 50 18 05 Dépt 83



CAYMAN CUP 2008

Prête pour la piste ou la route, préparée par Imsa performances pour la Cayman Cup, visible près du Circuit Paul Ricard, **AP344011**
Px: 37 500€ Tél: 06 08 28 72 10

Un rêve qui dure 15 ans ? Porsche en fait une réalité.

Occasions Porsche Approved garanties 15 ans.

Convaincus de la qualité de nos véhicules d'occasion, nous avons décidé de leur offrir la même garantie que celle de nos véhicules neufs, en les couvrant jusqu'à leur 15^e anniversaire. Retrouvez les occasions du réseau Porsche via le moteur de recherche Porsche sur finder.porsche.com/fr



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



PORSCHE



FS340299 718 Cayman S 350ch 12/2016, 13 895 km, assist pkg ar, essuie-glace ar, jtes Carrera S 20" peintes Noir (brillante) Pare-brise teinté dégradé gris, réglu de vitesse Px: 68 990€, Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS340300 911 Cab 3.0 370ch PDK 03/2017, 9 487 km, tapis de sol rétro anti-éblouissement, réglu de vitesse, pack personnalisation levier de vitesses, pack intérieur peint, Px: 111 900€, Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS340301 911 Coupe 3.8 560ch Turbo S PDK 03/2016, 32 311 km, Vitrage Privacy, TOE en verre, tapis de sol, SC, Porsche Entry & Drive, Phares à DEL Noirs avec PDLs+ Px: 156 900€, Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS340302 911 Targa 3.0 370ch 4 PDK 08/2016, 20 285 km, SC av + ventilés, affich limitations de vit, assist angles morts, assist pkg av/ar avec caméra de recul Px: 131 900€, Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS340303 Macan 3.0 V6 258ch S Diesel PDK 04/2015, 56 052 km, vitrage teinté, suspension pneumatique avec (PASM) Sideblades peints en couleur carrosserie, PCM, Px: 53 900€, Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



FS344201 911 Carrera S 3.0L 420ch 09/2016, 21 814 km, int série noir, radar av/ar, PDK, échap sport, jtes Carrera Sport 20" noires, PDLs, tempostat, SC sport plus, TO Px: 99 890€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS344202 911 Carrera 4 GTS 3.0L 450cv 07/2017, 972 km, PTS ITC noir et Alcantara, Aff limite vit, angles morts, radars av/ar + caméra, Burmester, PASM -10mm, PDK, Px: 144 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS344203 911 GT3 Touring 4.0L 500cv 06/2018, 15 981 km, craie ITC cuir noir, Bose, caméra, int carbone, pack sport chrono, PDLs, 90L, baquets sport, SC lift Px: 179 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS344204 911 Carrera S 3.8L 400cv 04/2013, 45 790 km, int naturel Espresso, radar ar, PDK, échap sport, jtes sport classic 30", pack sport chrono, PCM, PDLs, servoironic, Px: 86 890€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS344205 911 GT3 4.0L 500ch 12/2017, 11 302 km, ITC noir surpiques rouges, caméra, baquets intégraux, pack chono, pack clubsport, PDLs, 90L, réglu vitesse, bte GT6 Px: 164 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



FS344193 GT3 01/2018, 12 900 km, pack clubsport, levage de l'essieu av, baquets intégraux, garantie PA 12 mois Px: 182 890€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



FS344194 992 S PDK 03/2019, 8 200 km, caméra de recul, syst échap sport noir Px: 154 890€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



FS344195 991 GTS Cab PDK 11/2017, 26 600 km, pack int GTS, BOSE®, garantie PA 12 mois Px: 141 890€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



FS344196 991 Targa 4S PDK 01/2015, 29 500 km, pack confort, sièges sports plus, BOSE®, garantie PA 12 mois Px: 116 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



FS344197 Targa 4 GTS PDK 10/2017, 11 000 km, pack int GTS, PDCC, roues ar direct, garantie PA 12 mois Px: 154 890€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



FS344198 911 GTS PDK 03/2018, 8 000 km, sièges sport plus, PDCC, pack int GTS, roues ar direct, garantie PA 12 mois Px: 137 890€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



FS344199 Cayman S PDK 11/2013, 39 150 km, châssis sport, échap sport, pack chrono, garantie PA 12 mois Px: 64 900€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



FS344200 997 Carrera 11/2010, 28 250 km, navigation, assist parking, toit ouvrant, garantie PA 12 mois Px: 58 890€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69

Transformez l'électricité en émotions.

Porsche Panamera 4 E-Hybrid
à partir de **1 359 € TTC** par mois. ⁽¹⁾

Location Longue Durée sur 36 mois et 45 000 km
avec un premier loyer majoré de **22 900 € TTC**.

Centre Porsche Lille

Groupe Sonauto
Tél. : 03 20 43 21 68
lille.centreporsche.fr

Centre Porsche Lyon Nord

Groupe Sonauto
Tél. : 04 72 72 08 38
lyon-nord.centreporsche.fr

Centre Porsche Lyon Sud

Groupe Sonauto
Tél. : 04 72 09 02 09
lyon-sud.centreporsche.fr

Centre Porsche Roissy

Groupe Sonauto
Tél. : 01 34 31 25 30
roissy.centreporsche.fr



Panamera 4 E-Hybrid (au 18/06/2019) – Valeurs selon la norme NEDC corrélée (nouveau cycle européen de conduite) : Conso. mixte : 2,6 à 2,7 l/100 km - Émissions de CO₂ : 60 à 62 g/km. Valeurs selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) : Conso. combinée : 3,3 – 3,6 l/100 km - Émissions de CO₂ : 74 - 81 g/km. Plus d'informations sur le site www.porsche.fr

⁽¹⁾ Exemple de Location Longue Durée (LLD) ⁽²⁾ de 36 mois et 45 000 km pour le financement d'une Porsche Panamera 4 E-Hybrid. Premier loyer majoré de 22 900 € TTC, suivi de 35 loyers mensuels de 1 359,00 € TTC. Exemple hors assurances et prestations facultatives. Modèle présenté : exemple de Location Longue Durée (LLD) ⁽²⁾ de 36 mois et 45 000 km pour le financement d'une Porsche Panamera 4 E-Hybrid neuve, avec Jantes 911 Turbo Design 21 pouces. Premier loyer majoré de 23 900 € TTC, suivi de 35 loyers mensuels de 1 399,00 € TTC. Exemple hors assurances et prestations facultatives.

⁽²⁾ Offre valable pour une Porsche Panamera 4 E-Hybrid neuve commandée entre le 01/07/2019 et le 30/09/2019 chez tous les concessionnaires Porsche participants (voir conditions de l'offre en Centre Porsche). Sous réserve d'acceptation par Porsche Finance, département de CGL, Compagnie Générale de Location d'Équipements, SA au capital de 58 606 156 € - 69, avenue de Flandre 59708 Marcq-en-Baroeul Cedex - SIREN 303 236 186 - RCS Lille Métropole.



PORSCHE



FS344215 718 Boxster 10/2014, 35 000 km, Blanc, ITC Noir, boîte PDK, clim bi-zone, Audio Plus, phares PDLs, servotronic Plus, sièges chauffants, échap. sport
Px: 54 200€, Centre Porsche Paris 16 Tél.: 01 76 48 42 64



FS344216 Panamera ST Turbo 11/2017, 12 500 km, gris ITC Noir, Son Burmester, clim 4 zones, Sport Chrono, pack int. carbone, sièges Sport, TO, ventil. Sièges av
Px: 159 200€, Centre Porsche Paris 16 Tél.: 01 76 48 42 64



FS344217 718 Boxster 10/2017, 7 250 km, gris, ITC noir, assistance parking ar, boîte méca, chauffage du volant, pare-brise teinté dégradé, sièges chauffants Px: 63 200€, Centre Porsche Service Paris Est Tél.: 01 76 48 42 52



FS344218 911 Carrera T 08/2018, 3 050 km, blanc ITC noir, PDK, Bose, pack Sport Chrono, int Carrera T, PDLs + roues ar directr, Servotronic Plus, SC, échap Sport Noir, Px: 115 200€, Centre Porsche Service Paris Est Tél.: 01 76 48 42 52



FS344219 Panamera 4 E-Hybrid 09/2017, 2 600 km, bleu, int beige, Bose, clim 4 zones, portes Soft Close, phares PDLs+, régulateur adaptatif, vitrage insonorisant Px: 117 200€, Centre Porsche Service Paris Est Tél.: 01 76 48 42 52



FS344220 911 Carrera S 12/2011, 35 800 km, gris, ITC noir, assistance parking avant/arrière, son BOSE, Boîte PDK, échap sport, pack Sport Chrono Plus, PDCC, sièges sport, toit pano Px: 63 200€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS344221 911 Carrera GTS Cabriolet 08/2019, 150 km, gris, int noir, bosc, boîte PDK, pack int. GTS, phare PDLs+, réservoir 90L, roues AR directrices, sièges Sport Plus, Lift Px: 162 906€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS344222 Panamera Turbo 08/2018, 9 000 km, gris, ITC noir, feux AR teintés, pack Sport Chrono, pack int carbone, phares PDLs+, échap Sport noir, TO, vitres teintés Px: 169 900€, Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS344223 Cayenne S 12/2017, 21 100 km, noir, ITC noir, Bose, pack Sport Chrono, phares PDLs+, réservoir 90L, roues AR directrices, suspension pneumatique, TO, vitres teintés. Centre Porsche Vélizy Tél.: 01 76 48 42 71



FS344224 911 GT3 11/2014, 36 000km, gris, int noir, pack Clubsport GT3, pack Sport Chrono, pack carbone, réservoir 90L, sièges bacquet sport, levage essieu avant
Px: 129 200€, Centre Porsche Levallois Tél.: 01 76 48 42 10



FS344225 Cayenne S 11/2017, 1 850 km, blanc, ITC noir, pack Sport Chrono, phares PDLs+, châssis réglable, réservoir 90L, sièges av/ar chauffant, suspension Pneumatique
Px: 108 200€, Centre Porsche Levallois Tél.: 01 76 48 42 10



FS344226 991.2 Carrera 4 GTS 06/2018, 9 500 km, verte, int noir, viper green exclusive, Bose, PDK, sges Sport +, pack SportDesign, phares PDLs+, volant GT, Lift Px: 156 900€, Centre Porsche st Germain en Laye Tél.: 01 76 48 42 11



FS344227 Panamera 4S Sport Turismo 08/2018, 7 900 km, noire, ITC noir, Bose, phare PDLs, régl de vitesse adaptatif, réservoir 90L, roues ar directrices, TO Px: 147 900€, Centre Porsche st Germain en Laye Tél.: 01 76 48 42 11



FS344228 Cayenne Turbo 01/2018, 5 000 km, noir, ITC noir, accès confort, camera 360°, radio numérique, servotronic Plus, TO Px: 141 200€, Centre Porsche St Maur Tél.: 01 76 48 42 12



FS344229 Boxster 05/2018, 9 500 km, noir, ITC noir, boîte PDK, phares PDLs, régulateur, système échap sport noir, suspension piloté, feux ar teintés Px: 69 900€, Centre Porsche St Maur Tél.: 01 76 48 42 12



FS344230 911 Carrera GTS 09/2015, 42 000 km, bleu, int noir, bosc, Boîte PDK, chassis Sport, pack confort, réservoir 90L, Toit Ouvrant
Px: 115 200€, Centre Porsche St Maur Tél.: 01 76 48 42 12



FS344231 Panamera 4 Sport Turismo 08/2018, 9 000 km, gris, ITC noir, Bose, Sport Chrono, réserv. 90L, roues ar directrices, SC, syst échap noir, susp. pneumatique
Px: 119 900€, Centre Porsche St Maur Tél.: 01 76 48 42 12



FS344232 911 Targa 4 11/2014, 59 500 km, bleu, ITC beige, Bose, boîte PDK, suspension Active, phare PDLs, régulateur de vitesse, sièges Sport Plus, pack cuir
Px: 117 200€, Centre Porsche St Maur Tél.: 01 76 48 42 12

Cet hiver, louez la liberté.

Porsche Tequipment Rent.

Il est temps de vous équiper pour l'hiver. Avec Porsche Tequipment Rent, vous pouvez louer* des produits et accessoires spécialement adaptés à votre modèle et vos activités. Porte-skis/snowboard, barres de toit, coffre de toit, porte-vélos, profitez d'un large choix d'équipements de haut niveau et vivez des moments intenses, typiquement Porsche.

Centre Porsche Levallois
levallois.centreporsche.fr

Centre Porsche Paris 16
paris-16.centreporsche.fr

Centre Porsche Saint-Germain
saint-germain.centreporsche.fr

Centre Service Porsche Paris Est
paris-est.centreporsche.fr

Centre Porsche Vélizy
velizy.centreporsche.fr

Centre Porsche Saint-Maur
saint-maur.centreporsche.fr



*Voir conditions en Centre Service Porsche.

Gamme Porsche (au 13/08/2019) – Valeurs selon la norme NEDC corrélée (nouveau cycle européen de conduite): Conso. mixte : de 2,6 à 13,8 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 60 à 317 g/km. Valeurs selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) : Conso. combinée : de 3,3 à 14,0 l/100 km - Émissions de CO₂ : de 74 à 319 g/km. Plus d'informations sur le site www.porsche.fr



PORSCHE

Moins d'émissions. Plus d'émotions.

Cayenne E-Hybrid.

Centre Porsche Montpellier
montpellier.centreporsche.fr
Tél. : 04 67 911 911



Gamme Porsche (au 04/09/2019) – Valeurs selon la norme NEDC corrélée (nouveau cycle européen de conduite): Conso. mixte : de 2,6 à 13,8 l/100 km – Émissions de CO₂ : de 0 à 317 g/km. Valeurs selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) : Conso. combinée : de 3,3 à 14,0 l/100 km – Émissions de CO₂ : de 0 à 319 g/km. Plus d'informations sur le site www.porsche.fr



PORSCHE



FS344114 Boxster GTS 981 BVM 07/2014, 42 850 km, Blanc, pack int. GTS Argent, radar av/ar, PASM, PSE, PCM, Pack int. Carbone, BOSE, sièges chauffants Px: 74 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS344115 991 Carrera 4S PDK ph2 06/2006, 23 250 km, Gris Quartz, int. cuir rouge bordeaux, Jantes RS, PASM, PSE, Régulateur, TO, Lift, Sièges chauff., + ventil., ... Px: 117 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS344116 991 Carrera S PDK Cab phase 2 02/2016, 18 310 km, noir, int tout cuir beige louxor, PSE, PCM, BOSE, radar av et ar avec caméra, roues ar direct Px: 114 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS344117 991 Carrera 4 PDK ph2 12/2016, 26 890 km, noir métal, int tt cuir bi color noir/rouge, Bose, caméra ar, régulateur, jtes Classic, PASM, Toit ouvrant. ... Px: 106 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS344118 911 Carrera T BVM 04/2018, 6 230 km, Jaune Racing, Int. tout cuir noir avec Pack T Jaune, Bose, caméra AR, PDLS, régulateur, jtes 20", PASM, TO ... Px: 114 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS344119 991 Phase 50 ans, PDK, 05/2014, 32230 kms, Gris graphite, Int. tout cuir noir, Sièges Sport 18, Pack option 50 ans, régulateur, TO, ... Px: 141 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS344120 Panamera 4 E-Hybride 06/2017, 15 470 km, gris quartz, int tout cuir noir, caméra de recul, jantes 911 Turbo 21", Bose, sièges chauffants, PASM, PSE, ... Px: 114 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS344121 Macan 03/2018, 12 310 km, noir, int noir, modul Connect, PDLS, Sièges chauffants, Toit pano, radar AV et AR, Servotronic, Vitres sut.... Px: 61 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34



FS344122 Panamera 4 E-Hybride 11/2017, 7 300 km, craie, Int cuir Gris Quartz, Caméra 360, jtes 20", Bose, Sièges chauffants av/ar, PSE, Innodrive, PVTS Plus ... Px: 119 900€, Centre Porsche Montpellier Tél.: 06 38 545 911 Dépt 34

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



FS342123 911 Carrera 4 GTS PDK 01/2018, 6 104 km, tt cuir noir et alcantara, pack GTS Argent, phares à LED, roues ar direct, sges adapt Plus chauff, 1ère main Px: 149 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS344110 991 GT2 RS 05/2018, 3 667 km, tt cuir noir, pack weissach, pack Clubsport, pack coutures jaunes, LED noirs, levage essieu av, harnais passager, Px: 419 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS344111 997 GT2 RS 12/2010, 15 572 km, Int noir & Rouge, Baquets sport cuir alcantara, Harnais 6 points passager, 1ère main/Origine France Px: 399 000€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS340296 718 Cayman GTS PDK 07/2018, 4 330 km, tt cuir noir et alcantara®, assist parking av/ar, clim auto, module Connect Plus, module de navigation Px: 92 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS341269 911 Carrera T PDK 06/2018, 114 km, tt cuir noir + Pack T Jaune Racing, pack Sport Chrono, phares à LED, affich limitations, Anti-angles morts, TVA Px: 117 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS343257 911 GT2 02/2009, 60 678 km, sièges cuir/Alcantara noir, Tempostat, sges sport adaptatifs chauffants, console centrale arrière en cuir Px: 124 900€ Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS343258 991 Turbo 01/2014, 35 885 km, tt cuir noir, pack Sport Chrono +, affichage des limitations, ceintures Rouges, Compteurs + chronomètre fond Blanc Px: 124 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS343259 718 Boxster PDK 04/2017, 58 900 km, Sièges sport plus cuir Noir, Assist pkg av/ar avec caméra de recul, sges sport Plus chauffants, échap Sport Px: 54 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



FS343260 911 Carrera 03/2012, 145 211 km, sges sport cuir noir, échap sport, assist pkg ar, PCM Nav + Bluetooth, pare-brise teinté dégradé, Tempostat, TOE, Px: 64 900€ Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



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



FS344101 718 Cayman S PDK 07/2017, 15 500 km, blanc, cuir noir, GPS, Tél, sièges chauffants, JA 20"
Px: 70 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS344102 991 C4S Cabriolet PDK 05/2017, 15 000 km, blanc, cuir brun, caméra, échapp Sport, sièges chauffants, Bose, GPS, Tél Px: 135 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS344103 991 Targa 4 GTS PDK 02/2018, 13 000 km, bleu nuit, sièges sport cuir & alcantara GTS noir, roues ar direct, PDLs+, Bose, Px: 158 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS344104 991 Turbo S PDK Cab 05/2015, 25 000 km, noir, cuir biton expresso/cognac ventilés, audio Burmester, caméra + radars av/ar Px: 139 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS344105 991 C2 GTS PDK 08/2019, 50 km, craie, tout cuir/Alcantara GTS noir, PDLs+, Jantes 20" Turbo, toit ouvrant en verre, audio Bose Px: 149 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



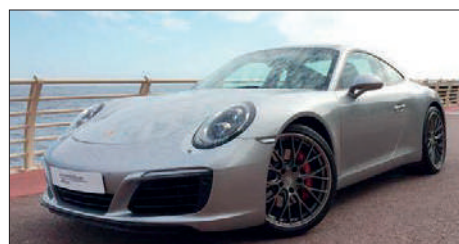
FS344106 991 C2S Cab PDK 08/2019, 50 km, gris quartz, tt cuir noir, PDLs+, Sport Design, Pk Chrono, roues ar dir. , int. carbone, audio Bose Px: 152 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS344107 991 C2 GTS Cab PDK 08/2019, 50 km, tt cuir/Alcantara GTS noir, PDLs+, Sport Design, PDCC, PDLs+, roues ar dir, audio Bose Px: 157 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS344108 991 3.8 C4S PDK 07/2014, 46 700 km, cuir noir, PDLs, Pk Chrono, TO pano, jtes 20" Turbo, échap Sport, audio Bose Px: 109 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou www.centreporsche.fr/monaco



FS344109 991 C2S PDK 06/2016, 10.600km, cuir noir, PDLs +, jtes RS Spider 20", radar av/ar/cam, Pk Chrono, échap sport, TO pano, Px: 105 000€, Centre Porsche Monaco
Tél.: 00 377 97 98 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 NCCE (Nouveau Cycle de Conduite Européen).



PORSCHE



FS341290 718 Boxster 04/2018, 8 546 km, noir métal, tout cuir gris Quartz, kantes 20", Porsche Connect, échappement Sport, sièges chauffants gar constructeur Px: 71 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS341291 991 Turbo Coupe 10/2014, 36 435 km, tout cuir gris Quartz, régulateur adaptatif, SC et ventilés, TO vitré, Pack Sport Chrono gar 12 mois Porsche Approved Px: 129 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS341292 991 Turbo S Cab 08/2014, 23 824 km, tt cuir rouge Carrera, camera recul, SC ventilés, navig, bluetooth, Hifi Burmester gar 12 mois Porsche Approved Px: 144 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS341293 996 4S Coupe 03/2003, 79 701 km, gris clair, tout cuir noir, navigation, xenon, Toit Ouvrant, essuie glace arrière gar 12 mois Px: 48 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS341294 Cayenne Diesel 02/2016, 62 476 km, cuir bicolore noir/beige, caméra recul, xenon, navigation, bluetooth, SC, gar 12 mois Porsche Approved Px: 63 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS341295 Cayman GT4 Clubsport 05/2016, 6 000 km, blanc, sièges bacquet noir Px: 115 000€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS341296 Cayenne GTS 03/2017, 31 344 km, tt cuir Bicolore noir/brun selle, régul adaptatif, jtes 21", susp pneumatique, toit panoramique, gar 12 mois Porsche Approved Px: 88 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS341297 Cayenne Turbo 02/2018, 26 500 km, tout cuir gris ardoise, burmester, caméra 360°, toit pano, roues ar direct, régulateur Adaptatif gar constructeur Px: 141 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



FS341298 Cayenne S 04/2018, 12 123 km, blanc carrera, tout cuir noir, clim 4 zones, bose, access confort, toit pano, sièges chauffants et ventilés, gar constructeur Px: 99 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06

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

Vos Centres exclusifs en Normandie.

PORSCHE

Centre Porsche Classic Rouen

Centre Porsche Caen
caen.centreporsche.fr

Centre Porsche Rouen
rouen.centreporsche.fr



PORSCHE



FS344206 718 Cayman 05/2019, 7 000 km, ITC Sport Tex Noir, assist pkg, BV PDK, clim auto, navig, pack Sport Chrono, phares bi-xénon, PDLs, PASM, réglu vitesse, SC ... Px: 82 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



FS344207 911 GT3 12/2013, 36 591 km, blanc, int. cuir/alcantara noir, pack ClubSport, pack Sport Chrono+, PCM, navig, tel, réglu vit, sièges baquets, syst. levage Px: 134 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



FS344208 964 RS 07/1992, 72 693 km, Jaune, int cuir noir, sièges baquets, sièges cuir, transmission manuelle Px: 189 400€, Centre Porsche Classic Rouen Tél.: 02 32 96 71 50 Dépt 76



FS344209 911 GT3 RS 04/2010, 51 063 km, blanc carrara, int cuir noir, sges tissu GT3, ceint sécu 6 pts passager, pare-brise teinté dégradé, porte-gobelets, réserv 90L Px: 152 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



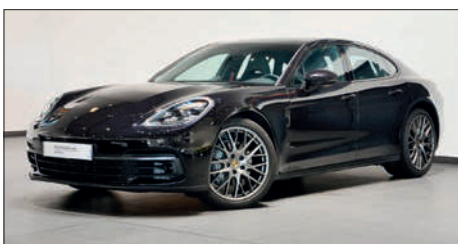
FS344210 911 Carrera T 09/2018, 2 939 km, ITC Noir pack int. Carrera T Jaune Racing, assist park, cam recul, pack sport Chrono, phares LED, PDLs+, PCM, réglu vit, SC... Px: 119 900€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



FS344211 Panamera Turbo Sport Turismo 10/2017, 4 676 km, ITC Noir, assist vision nocturne, cam recul 360°, Burmester, ionisateur, pack Sport Chrono, Px: 166 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



FS344212 911 GT3 RS 06/2016, 21 246 km, ITC noir/argent GT, module tél, pack audio+, pack Sport Chrono, bi-xénon, PDLs, PCM, navig, réglu vit, syst lev essieu av Px: 199 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



FS344213 Panamera 4S 08/2018, 16 000 km, ITC noir, assist pkg, caméra 360°, BOSE, pack Sport Chrono, pack int carbone, phares matriciels à LED, Px: 149 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



FS344214 Panamera GTS Sport Turismo 01/2019, 7 500 km, pack int GTS, assist pkg, cam 360°, bose, ionisateur, phares matriciels, roues ar direct, SC, TO pano Px: 168 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76

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

Centre Service Porsche Saint-Étienne.

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



PORSCHE



FS344123 Panamera Turbo Sport Turismo 12/2017, 10 500 km, ITC Noir, assist pkg av/ar avec caméra recul 360°, phares matriciels à LED, jtes Turbo Design 21" Px: 155 000€ Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS344124 991 Targa 4S 06/2015, 27 500 km, ITC naturel expresso/cognac, jtes Carrera Classic 20", échap Sport, Servotronic Plus, réglu de vitesse, gar PA 1 an, Px: 123 000€ Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS344125 991 GT3 RS 08/2015, 10 900 km, ITC noir/gris argent, arceau, pack audio plus, pack Sport Chrono, réglu vit, PCM, réservoir 90L, gar Porsche Approved 1 an Px: 189 900€ Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS344126 718 Cayman 07/2018, 6 500 km, int de série, sges sport plus cuir, jtes Carrera Classic 20", PDLS, SC, échap Sport, pack Sport Chrono, gar constructeur Px: 69 900€ Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS344127 991 GT3 (2) 02/2018, 3 900 km, int noir, Boîte méca GT Sport 6 rapports, pack Sport Chrono Laptrigger, Pack ClubSport, réglu vit, pack carbone, 1ère main Px: 195 000€ Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS344128 Macan 06/2019, 2 000 km, ITC Noir, Apple® CarPlay, assistance parking av/ar, caméra de recul, jtes 911 Turbo Design 21", réservoir 75L, TO, 1ère main Px: 86 900€ Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS344129 991 Turbo S Cab (2) 03/2017, ITC Bicolor, Bleu Graphite et Craie, Assistance angles morts, Jantes 911 Turbo S 20", Pack intérieur alu brossé, 1ère main Px: 192 900€ Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS344130 Panamera 4S 08/2018, 5 000 km, ITC noir, phares LED PDLS+, pack Sport Chrono, pack mémoire confort 14 réglages, servotronic Plus, gar constructeur Px: 139 900€ Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS344131 993 Carrera S 04/1997, 109 000 km, int cuir noir, Rbag conducteur et passager, Boîte manuelle à 6 rapports, Châssis abaissé, clim, SC, Px: 97 900€ Centre Service Porsche St Etienne Tél.: 04 77 32 66 06



FS344287 Panamera GTS Sport Turismo 04/2019, 11 900 km, ITC et alcantara noir surpiqué rouge, Bose, PDL+, affichage tête haute, Toit pano gar PA 24 mois Px: 159 900€, contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS335246 991 Carrera S Cab 04/2017, 17 500 km, ITC noir, Bose, jtes carrera S 20", caméra de recul, PDK, échap sport, Chrono gar. Porsche Approved 12 mois Px: 124 900€, contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS343270 991 Carrera 4 GTS PH II 06/2017, 6 970 km, ITC et alcantara noir surpiqué rouge, PDK, PDL+, BOSE, TOE verre, réglu, assist angle mort, gar PA 12 mois Px: 142 900€, contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS343271 991 GT3 PH II 04/2018, blanc carrara métal, ITC et alcantara noir surpiqué rouge, pack club sport, PDLs+, caméra, PCCB, Lift, carbone, garantie PA 12 mois Px: 189 900€, contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS343272 991 GT2 RS 12/2017, 800 km, bleu miami, ITC et alcantara noir, Pack chrono, PDLs+, BOSE, TVA déductible, état neuf, garantie Porsche Approved 12 mois Px: 419 900€ contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS335249 Panamera Turbo Sport Turismo 10/2017, 31 000 km, ITC noir, caméra 360, LED, Burmester, carbone, PDCC, chrono, TOE Pano, PTV+, gar PA 12 mois, Px: 149 900€ contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS344288 Panamera 4 EH Sport Turismo 07/2019, 100 km, ITC noir, jtes Turbo 21", PDL+, bosc, toit pano, caméra 360, affich tête haute, réglu adapt, gar PA 24 mois Px: 144 900€ contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS344289 Macan GTS 06/2016, 54 500 km, blanc, ITC noir surpiqué rouge, PAS, PDLs+, toit pano, caméra recul, Servotronic +, sièges chauffants, gar PA 12 mois Px: 74 900€ contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS344290 Boxster S 09/2016, 24 500 km, argent GT, intérieur cuir noir et craie, PDK, PASM, échap sport, PDLs, PCM, jtes 20" Carrera S noir, gar PA 12 mois Px: 69 900€, contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS340276 991 Carrera GTS 450cv 05/2018, 6 553 km, ITC + alcantara noir surpiqué rouge, PDK, PDLs+, Lift, sges sport adaptatifs, caméra de recul, gar Porsche Approved 12 mois Px: 139 900€, contact@porsche-brest.fr Tél.: 02 98 45 43 06



FS343275 Boxster 981 2.7L 12/2013, 19 849 km, noir basalte métal, pack cuir noir, PDK, PCM, Tél, sorties sports, réglu, sièges chauf, volant sport Px: 55 900€, contact@porsche-brest.fr Tél.: 02 98 45 43 06



FS344291 Panamera Sport Turismo 4 E Hybrid 05/2019, 3 000 km, noir métal, ITC noir, clim 4 zones, PDLs+, Softclose, Toit pano, caméra 360, échap sport, Bose, gar PA 24 mois, Px: 143 900€, contact@porsche-brest.fr Tél.: 02 98 45 43 06



FS335255 991 II Carrera S PDK 420cv 07/2016, 15 900 km, Blanc, ITC noir, Jantes Carrera Classic 20", échap sport, TOE, gar Porsche Approved 12 mois Px: 109 900€, contact@porsche-brest.fr Tél.: 02 98 45 43 06



FS343276 991 Carrera S PH II 01/2016, 12 400 km, gris quartz métal, ITC noir, PDK, échap sport, TOE vitré, BOSE, pack chrono, PDLs+ Px: 109 900€, contact@porsche-brest.fr Tél.: 02 98 45 43 06



FS338250 Panamera 4 E H 06/2018, 17 290 km, blanc carrara, int noir, TOE, échap sport, caméra de recul, BOSE, jtes Turbo 21", gar PA 24 mois Px: 119 900€ contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS335257 991 GT3 CUP MY 2015, moteur 49 heures, Boîte 0 heure, ABS Bosch, caisse neuve, châssis 2017 Px: 120 000€ HT Avant-vente réalisation de la révision moteur contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS335258 991 GT3 CUP MY 2015, moteur 49 heures, Boîte 0 heure, ABS Bosch, caisse renforcée Px: 115 000€ HT Avant-vente réalisation de la révision moteur contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



FS335259 991 GT3 CUP MY 2015, moteur 66 heures, Boîte 0 heure, ABS Bosch, caisse renforcée Px: 110 000€ HT Avant-vente réalisation de la révision moteur contact@porsche-lorient.fr Tél.: 02 97 81 19 20



**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

antibes.centreporsche.fr
04.92.91.33.88

13 - MARSEILLE

marseille.centreporsche.fr
04.91.19.63.40

14 - CAEN

caen.centreporsche.fr
02.31.709.911

17 - LA ROCHELLE

la-rochelle.centreporsche.fr
05.160.72.911

20 - BASTIA

bastia.centreporsche.fr
04.95.30.72.55

21 - DIJON

dijon.centreporsche.fr
03.80.52.08.00

29 - BREST

brest.centreporsche.fr
02.98.45.43.06

31 - TOULOUSE

toulouse.centreporsche.fr
05.62.71.67.67

33 - BORDEAUX

bordeaux.centreporsche.fr
05.56.46.70.70

34 - MONTPELLIER

montpellier.centreporsche.fr
04.67.911.911

35 - RENNES

rennes.centreporsche.fr
02.99.83.19.19

37 - TOURS

tours.centreporsche.fr
02.47.40.21.50

38 - GRENOBLE

grenoble.centreporsche.fr
04.76.43.70.74

44 - NANTES

nantes.centreporsche.fr
02.40.94.82.50

45 - ORLÉANS

orleans.centreporsche.fr
02.38.69.33.69

51 - REIMS

reims.centreporsche.fr
03.26.88.80.00

54/57 - LORRAINE

lorraine.centreporsche.fr
03.83.82.36.10

56 - LORIENT

lorient.centreporsche.fr
02.97.81.19.20

59 - LILLE

lille.centreporsche.fr
03.20.43.21.68

63 - CLERMONT-FERRAND

clermont-ferrand.centreporsche.fr
04.73.74.32.00

66 - PERPIGNAN

perpignan.centreporsche.fr
04.68.811.911

67 - STRASBOURG

strasbourg.centreporsche.fr
03.90.20.47.57

68 - MULHOUSE

mulhouse.centreporsche.fr
03.89.31.43.14

69 - LYON NORD

lyon-nord.centreporsche.fr
04.72.72.08.38

69 - LYON SUD

lyon-sud.centreporsche.fr
04.72.09.02.09

74 - ANNECY

annecy.centreporsche.fr
04.50.57.89.38

75 - PARIS 16*

paris-16.centreporsche.fr
01.44.96.30.30

76 - ROUEN

rouen.centreporsche.fr
02.35.76.03.62

78 - ST-GERMAIN-EN-LAYE

saint-germain.centreporsche.fr
01.39.04.69.00

78 - VÉLIZY

velizy.centreporsche.fr
01.30.67.62.00

83 - FRÉJUS

frejus.centreporsche.fr
04.94.19.99.00

83 - TOULON

toulon.centreporsche.fr
04.94.16.00.00

84 - AVIGNON

avignon.centreporsche.fr
04.32.44.87.90

91 - ARPAJON

arpajon.centreporsche.fr
01.83.61.97.10

92 - LEVALLOIS-PERRET

levallois.centreporsche.fr
01.49.68.34.34

94 - ST-MAUR-DES-FOSSÉS

saint-maur.centreporsche.fr
01.49.76.78.78

95 - ROISSY

roissy.centreporsche.fr
01.34.31.25.30

98 - MONACO

monaco.centreporsche.fr
00.377.97.98.13.13
- Service Après-Vente :
04.93.78.45.46

ANDORRE

andorre.centreporsche.fr
00.376.874.220

CENTRES SERVICE PORSCHE :

26 - MONTÉLIMAR

montelimar.centreservice-porsche.fr
04.75.01.90.35

42 - SAINT-ÉTIENNE

saint-etienne.centreservice-porsche.fr
04.77.32.66.06

64 - BAYONNE

bayonne.centreservice-porsche.fr
05.59.55.44.81

77 - PARIS EST

paris-est.centreservice-porsche.fr
01.60.94.81.40

86 - POITIERS

poitiers.centreservice-porsche.fr
05.49.00.28.90

87 - LIMOGES

limoges.centreservice-porsche.fr
05.87.41.82.49

WORKSHOP* PORSCHE :

72 - LEMANS

www.porsche.fr/experience-center
02.43.40.80.99

Informations complémentaires sur le moteur de recherche Porsche sur finder.porsche.com/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 : albertville.tortorici@allianz.fr



FS344001 Cayman Black Edition 01/2016, 44 000 km, gtie PA 25/03/2020, parfait état, 1 ere main, entretien CP Lorraine, pas de circuit, garage privé, PDK PDLs pot sport sièges cuir sport+, regulateur, Px: 55 000€ Tél: 07 69 19 49 26 Dépt 57



FS344002 Cayman 981 GTS 340ch 04/2015, 24 500 km, comme neuf, noire intense métal, jtes 911 Turbo Design, pack int cuir/alcantara GTS, pas de circuit, 1 ère main, carnet d'entretien à jour, Px: 72 900€ Tél: 06 77 55 94 79 Dépt 60



FS344003 997 Turbo 3.8L 09/2011, 56 000 km, très bon état, entretien Porsche, ne roule pas en hiver, non fumeur, PDK, pack cuir assist pkg av/ar, TO, PDLs, Px: 85 000€ Tél: 06 08 31 53 72 Dépt 74



FS344004 991 4S 400cv 12/2012, 39 700 km, excellent état, suivi Porsche, carnet, très nombreuses options, TO, pack sp chrono, pack chrome, cuir noir étendu, couleur rare, aucun frais à prévoir, Px: 94 000€ Tél: 06 09 24 54 04 Dépt 83



FS344005 996 Carrera 4S 02/2005, 72 000 km, suivi Porsche, 4 pneus neufs, embrayage neuf, TO, pack cuir, clim auto, réglu de vitesse, assist pkg, Px: 45 000€ Tél: 06 14 09 40 00 Dépt 06



FS343008 997 Carrera 2 345ch 01/2010, 79 000 km, grosse rév à 78 592 km, avec remplacement des 4 pne, 2 disques av et jeu de plaq av (fact sur dde), carnet entretien à jour, prête à rouler, Px: 59 900€ Tél: 06 26 98 46 17 Dépt 01



FS344006 996 carrera 4S 06/2003, 99 000 km, historique limpide carnet et factures embrayage et IMS à 87 900 km batterie et 4 pneus neufs, Px: 43000€ Tél: 06 11 60 19 82 Dépt 06



FS343009 718 S Cayman 350ch 10/2016, 10 248 km, modèle 2017, 34 codes options, PDK, pack Sport chrono, échappement sport, jantes 20", PASM-10, garantie PA 15/10/2020, Px: 72 900€ Tél: 06 72 72 63 07 Dépt 11



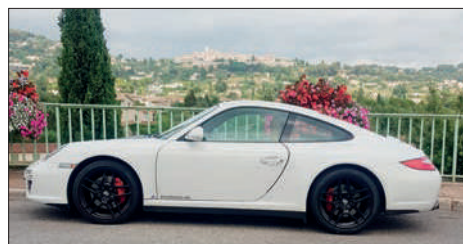
FS344007 964 cabrio tiptr 02/1993, 183 800 km, amethyste, cuir gris, TBE, échappement cup, capote comme neuve, mécanisme révisé. Prix ferme 46 000€ contact par mail merci, Tél: 06 08 88 07 69 Dépt 19



FS344008 997 4S 355ch 2006, 85 000 km, gris GT, cuir Terracotta, jtes sport Design, rév. faite et carnet à jour, nb opt, parfait état, cause départ, Px: 48 000€ Tél: 06 52 39 19 51 Dépt 17



FS344009 996 Carrera 4S 03/2002, 168 500 km, entretien chez garage porsche (la garde toulon) facture d'entretien, moteur et carrosserie TBE, couleur bleue, intérieur cuir bleu, Toit ouvrant, Px: 31 500€ Tél: 06 81 52 36 26 Dépt 83



FS344012 997 4S MKII PDK, 55 000 km, sort de la grosse révision, 4 Pzéro neuf, échap déconnect, sport chrono Plus, vraies palettes au volant, int cuir beige, xenon, jamais accidentée, assist pkg Px: 69 500€ Tél: 06 03 0 78 37 Dépt 06

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

PETITES ANNONCES

GLINCHE

AUTOMOBILES

02.43.42.10.43

contact@glinche-automobiles.com

contact.atelier@glinche-automobiles.com

Route du Mans | **72 220 Ecommoy**

Lundi au samedi : 8h - 12h / 14h - 19h

Dimanche : 9h - 12h / 14h - 18h



Vous souhaitez vendre votre Porsche récente ?

Nous vous l'achetons paiement comptant !

CAYMAN 3.4 340 ch GTS PDK



09/2015 - 28 586 km : Radars AV/AR - Sorties d'échappement Sport - Sièges Sport Plus - Pack Sport Chrono Plus - Volant SportDesign ...

991 CARRERA 4 3.0 370 ch PDK



05/2017 - 10 736 km : Boîte PDK - Assistance changement voie - Assistance parking AV+ AR - Toit ouvrant (verre) - Volant - sport cuir GT ...

981 BOXSTER 3.4 GTS 330 ch



03/2016 - 37 402 km : Pack GTS - Clim bi-zone - Extérieur noir - Jantes turbo 20" - Console carbone - GPS - Connexion téléphone ...

991 CARRERA S Phase II 420 ch PDK (Coupé)



11/2015 - 34 000 km : Toit ouvrant en verre - Pack Sono Bose - Service en ligne - Echappement Sport - Sièges AV chauffants - Caméra de recul ...

MACAN DIESEL 3.0 V6 258 ch S - Boîte Auto



02/2018 - 15 600 km : PSM - Xénons dynamiques - Caméra de recul - Radars AV/AR - Jantes 21" Sport Classic - Rampe de pavillon noire ...

CAYENNE 4.2D V8 385 ch S Tiptronic



04/2015 - 82 352 km : Toit ouvrant pano. - Pack Sono 2 et Audio High-End - Sièges AV sport électriques à mémoire - Jantes alliage 21" Sport Design ...

FINANCEMENT PERSONNALISÉ

LOA - CRÉDIT CLASSIQUE - EXTENSION DE GARANTIE

ZA l'ALLAN, Allée de la Communauté
d'Agglomération / 25600 VIEUX CHARMONT
Sortie N°10 par l'A36
contact@mcg-propulsion.com

03.84.90.10.70
www.mcg-propulsion.com



- Mécanique - Carrosserie - Peinture - Restauration
- Entretien courant
- Réfection moteur - Réfection boîte de vitesses
- Préparation moteur
- Préparation Club/VHC/Circuit
- Backdating
- Géométrie - Poids aux roues
- Vente - Dépôt Vente, Porsche d'occasion



FS344138 964 C4 1992, 243 000 km, moteur neuf MCG, rouge indien, int cuir noir, sièges élect, jantes Cup 17", garantie 1 an Px: 59 800€, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS344139 911 Turbo 3.0L 1983, 300cv, 16 712 km compteur, int noir, TOE, moteur/boîte neuve MCG (35 000 € de factures), garantie 1 an, Px: 85 000€ www.mcg-propulsion.com Tél: 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS344140 964 Turbo type 965 3.0L 320 cv 1991, 80 777 km, intérieur cuir gris, TOE, jtes polies, dossier factures complet, superbe état, garantie, Px: 88 000€, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS344141 911 Carrera 3.0L 200 cv 1977, 165 000 km, peinture neuve, haut moteur refait à neuf, dossier factures et photos Px: 59 000€, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS344142 911 Backdating MCG, look 2.3 ST base 911 SC 3.0L 1980, 5 560 km depuis construction, comme nve, mot/bte refait à neuf, levier WEVO, sges cuir/tissu pépita, gor 1 an, PSD www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS344143 991 GT3 Club Sport PDK Race Track ph2 4.0L 500cv 2018, 10 800 km, 1^{er} main française, int cuir noir/Alcantara, pack Sport Chrono, régl. de vitesse, Px: 178 000€, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS344132 964 Cab Turbo Look 04/1992, 189 319 km, vio-line, intérieur cuir gris, modèle d'origine usine Px: 94 000€ Flatsix Le Mans Tél.: 02 43 52 88 28



FS344133 911 Targa 3.2L 09/1984, 103 172 miles, blanche, intérieur cuir bordeaux, Px: 61 000€ Flatsix Le Mans Tél.: 02 43 52 88 28



FS344134 996 4S Tiptronic 01/2003, 132 914 km, gris, cuir terracotta, TO, sges électriques à mémoire, GPS, carnet Px: 39 000€, Flatsix Le Mans Tél.: 02 43 52 88 28



FS344135 997 S Cab cab 3.8L 07/2005, 90 939 km, gris, intérieur cuir, régulateur, sges chauffant électriques carnet Px: 51 000€ Flatsix Le Mans Tél.: 02 43 52 88 28



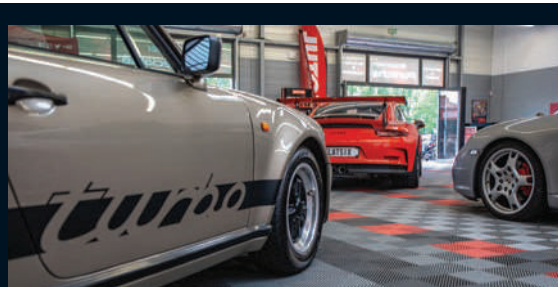
FS344136 997 Turbo 04/2006, 96 763 km, bleu, intérieur cuir noir, carnet, jantes magnésium Px: 75 500€ Flatsix Le Mans Tél.: 02 43 52 88 28



FS344137 Panamera 4 GTS 09/2012, 94 000 km, gris, intérieur cuir noir, carnet Px: 46 000€ Flatsix Le Mans Tél.: 02 43 52 88 28

FLATSIX - LE MANS
SPÉCIALISTE PORSCHE INDÉPENDANT

NOUVELLE ADRESSE
142 avenue du Panorama
72100 Le Mans
Tél : 02 43 52 88 28
Email : flatsixlemans@orange.fr



www.flatsixlemans.com

Achat-Vente / Dépôt-Vente
Porsche d'occasion révisées et garanties
Atelier Spécialisé mécanique et entretien



classic-autostore.fr



AG344802 996 Turbo S Cab Tiptronic 02/2005, 17 000 km, état neuf, artic silver, int bleu metropole avec PCM peint couleur ext, jtes GT3, 24 codes options Porsche Exclusiv, custom tailoring, PCCB, Px: 79 900€ Tél.: 06 42 88 03 38 Dépt 75



AG343816 Boxster Spyder 3.8 375ch 06/2016, 17 500 km, PPCM, PASM, tél, ordi de bord, GPS, système audio, baquets 918, jantes 21" noir satinées, Px: 103 000€ Tél.: 06 18 69 88 90 Dépt 91



FS344145 981 Boxster S 315ch PDK 04/2012, 51 900 km, parfait état, gtie 12 mois, carnet 100% Porsche, éligible gtie constructeur, noir, cuir noir, SEC, JA 20" Carrera S, mode Sport, Px: 46 900€, Track Day Tél.: 06 08 51 78 65 Dépt 68



FS344146 997 Carrera GTS Cab 408ch PDK 04/2011, 63 750 km, parfait état, gtie 12 mois, carnet 100% Porsche, éligible gtie constr, cuir alcant noir, pack sport chrono, échap sport, Px: 77 800€, Track Day Tél.: 06 08 51 78 65 Dépt 68



FS344147 997 Carrera S Cab 385ch PDK 12/2008, 64 500 km, parfait état, gtie 12 mois, carnet 100% Porsche, éligible gtie constr, tout cuir cocoa, pack sport chrono, échap sport, Px: 63 900€, Track Day Tél.: 06 08 51 78 65 Dépt 68



FS344148 Boxster 987 Spyder 320ch BVM 02/2011, 50 600 km, parfait état, gtie 12 mois, carnet 100% Porsche, éligible gtie constr, cuir Alcant noir, baquets carbone, JA 19 Spyder Px: 61 900€, Track Day Tél.: 06 08 51 78 65 Dépt 68

TRACK
DAY
PILOTEZ VOTRE PASSION

ACHETEZ VOTRE PORSCHE AUTREMENT !

UNE EXPÉRIENCE D'ACHAT NOUVELLE
VISITE VIRTUELLE ET ESSAI SUR CIRCUIT

WWW.TRACK-DAY.FR • 06 08 51 78 65



BOXSTER 2.7 265 PDK 11/2012

50 123 km, cuir noir, clim, PSM, PCM, SC, régulateur vitesse, parking assistance, phares xenon, origine France, carnet, fact, garantie **FS344149**
Px : 48 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



BOXSTER S 260 03/2004

152 450 km, gris kerguelen, cuir noir, PSM, climatisation, parking assistance, PCM, carnet, factures, garantie **FS344150**
Px : 21 000 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



CARRERA 3.2 CAB G50 01/1987

221 771 km, gris métal, cuir cartier, Jantes Fuchs 16", capote électrique, factures, garantie **FS344151**
Px : 54 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



CAYENNE DIESEL 12/2015

70 652 km, cuir noir, clim, sges électriques, toit pano, pkg assist av/ar, jtes Turbo 21", PSM, PASM, PCM, Tel Bluetooth, carnet, fact, garantie **FS344152**
Px : 55 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



996 CAB TIPTRONIC 06/2002

111 700 km, gris kerguelen, cuir noir, clim, PSM, jtes GT3, parking assistance, carnet, factures, garantie **FS344153**
Px : 36 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



911 S 2.7 1976

170 125 miles, blanc, cuir beige, toit ouvrant, jtes Fuchs, carnet, factures, moteur refait **FS344154**
Px : 45 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



997 CARRERA 4S CAB PDK 11/2006

89 325 km, gris kerguelen, tout cuir noir, pack Sport Chrono, sges électriques à mémoires, système Bose etc.. carnet, fact, gar **FS344155**
Px : 69 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



997 CARRERA S CAB 11/2006

61 500 km, gris arctic, tout cuir noir, clim, sièges sport, régul vitesse, parking assistance, PSM, PCM, PASM, carnet, factures, garantie **FS347156**
Px : 56 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



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



993 CARRERA 4S 10/1995

218 208 km, gris polaire, tout cuir noir, sges Sport, clim, boîte courte, carnet, factures, garantie **FS344157**

Px : 74 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



993 CARRERA 4 01/1995

183 650 km, gris polaire, cuir noir, clim, toit ouvrant, sièges électriques, sièges chauffants, carnet, factures, garantie **FS344158**

Px : 59 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



CAYENNE V8 GTS 09/2013

36 210 km, noir basalt, tout cuir nespresso, Toit Panoramique, suspension pneumatique, échappement sport, carnet, factures, garantie **FS344159**

Px : 57 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com



997 CARRERA S 03/2005

93 500 km, bleu nuit, cuir bleu nuit, sges Sport, pack Sport Chrono, volant Sport, PSM, PASM, PCM, phares Litronic, carnet, fact, garantie **FS344160**

Px : 47 900 €, Tél. : 01 55 700 911, virages-automobiles.com

Vivre Porsche autrement

Spécialiste Porsche indépendant



Atelier mécanique
Recherche personnalisée
Véhicules expertisés et garantis

Les automobiles de



www.lavillarose.fr

997 Montée de Rognard - 69970 Chaponnay
Tél. : 04 78 216 911
contact@lavillarose.fr

www.lavillarose.fr



FS344161 Cayman S 987 2008, 49 000 km, int beige, faible km, régl de vitesse, sellerie alcantara, préparation Bluetooth, livrée avec un gros forfait révision et remplacement des 4 pns Px: 33 800€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



FS344162 996 C4 3L6 2003, 83 500 km, gris kerguelen int cuir noir, TOE, sièges chauffants électriques, régulateur de vitesse, radar de recul, intérieur cuir souple, ... rév expertisé et gar Px: 37 800€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



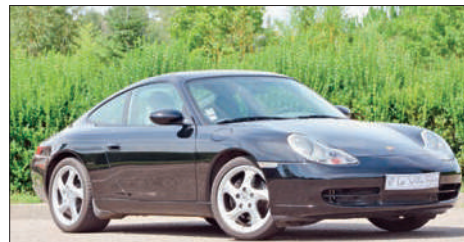
FS344163 Cayman S Delavilla VRC 2008, 63 000 km, int full cuir cocoa, kit carrosserie VRC Delavilla, portes en Elytres, échap sport à valves, levier court, PCM2, pack chrono sport+, PASM, Px: 37 800€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



FS344164 997 S Phase I 2008, 78 000 km, vert néphrite métal, int full cuir gris pierre, GPS, feux xénon, volant sport, régulateur de vitesse, système Audio Bose, Px: 53 200€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



FS344165 996 4S X51 2002, 92 000 km, gris arctique métal, int cuir noir, mot refait à 66 000 km, kit puissance mot X51, sges sport à coques, régl vitesse, échap sport, Px: 43 600€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



FS344166 996 3L4 C2 2001, 64 700 km, int full cuir gris graphite, jtes 18" Turbo Look, régl de vitesse, prépa Bluetooth, livrée avec 4 pns neufs homologués Porsche Px: 33 400€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



AG344803 964 Carrera 4 10/1989, 15 000 km, moteur neuf, peinture neuve, tous les joints neufs excellent état, pack cuir, jtes 17", EG AR, Px: 50 000€ Tél: 04 70 06 39 36 Dépt 03



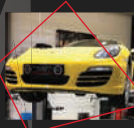
AG344804 Boxster 986 2.5 04/1999, 172 000km, très bon état général, contrôle technique zéro défaut carnet d'entretien, clim auto, coupe vent, pack cur, chassis sport, Px: 13 500€ Tél: 06 03 07 39 62 Dépt 62



AG344805 993 Carrera 2 272ch 11/1993, gris polaire métal, peinture, joints, embrayage, suspensions, freins, pns N2 nfs, Px: 65 000€ Tél: 06 18 16 18 76 Dépt 75



DES SPECIALISTES
PASSIONNES
SONT A VOTRE
DISPOSITION



DETAILING :
NOUS PROPOSONS DES PRESTATIONS DE NETTOYAGE INTERIEUR ET EXTERIEUR, DÉBOSSÉLAGE SANS PEINTURE, CAR STAGING ET RÉNOVATION DE PEINTURE, PROTECTION CÉRAMIQUE AINSI QUE RESTAURATION DES CUIRS.

MÉCANIQUE :
TEST PIWI, ÉCHANGE ET FIABILISATION DE L'IMS, PNEUMATIQUES, GÉOMÉTRIE NOUS ASSURONS DES PRESTATIONS CONFORMES AU CAHIER DES CHARGES CONSTRUCTEUR AVEC DES PIÈCES D'ORIGINE ET DE L'HUILE MOBIL 1.

DEMANDES & RENDEZ-VOUS

ESTHETIQUE | MECANIQUE
05 40 25 15 04 | 05 40 24 64 11
WWW.COMPTOIRAUTOMOBILEDUREFLET.COM

ZAC LES PORTES OCEANES, 28 RUE DU 503EME REG. DU TRAIN, 33127 MARTIGNAS SUR JALLE

PETITES ANNONCES

La Porsche par passion depuis 1984, 1200 m² d'exposition à 500 mètres du Château de Versailles



International Automobiles
33/36/40 Avenue de Saint Cloud
78000 Versailles

Stéphane ABECASSIS
01.39.07.24.14 / 06.58.97.61.00
s.abecassis@international-automobiles.com



997 GT2 02/2008, 22.000 km, jamais de circuit, état concours
▶ 149.000 €



997 S cabriolet PDK 07/2010, 68.500 km, jantes 19" carrera sport, pack chrono, échapp sport, régul, SEM chauffe et ventilés ▶ 64.900 €



997 4S X51 BM 11/2005, 121.700 km, jantes 19" sport design, pack chrono, échapp sport, PCCB ▶ 49.900 €



964 Carrera 4 02/1992, 158.000km, cuir souple gris, carnet + factures
▶ 59.900 €



911 2.4S Targa 10/1971 / modèle 1972, trappe à huile, jantes fuchs 15", anti-brouillards, cuir noir ▶ 145.000 €



356 1600 SC 01/1964, 13.233km compteur, homologuée route + FFSA + FIA, nombreux frais récents ▶ 99.000 €

www.international-automobiles.com

[@InternationalAutomobile78](https://www.facebook.com/InternationalAutomobile78) [international_automobiles](https://www.instagram.com/international_automobiles)

Vous voulez vendre votre PORSCHE plus facilement ? Comme les pros, vendez-la avec notre garantie mécanique.



En souscrivant une garantie mécanique avec GARANTICA :

- Vous valorisez votre PORSCHE et rassurez votre acheteur
- Vous réduisez fortement les négociations sur le prix de vente
- Vous vendez bien plus sereinement

CHEZ GARANTICA 60% DES VOITURES GARANTIES SONT DES PORSCHE !

GARANTIE MBP 3 POINTS*

Tarif pour une **PORSCHE 911 3.2**
vendue 45.000 €

Garantie 3 Mois	468 €
Garantie 6 Mois	840 €
Garantie 12 Mois	1512 €

* Organes garantis : moteur, boîte, pont/transmission

GARANTIE LÉGENDE PASSION 9 POINTS*

Tarif pour une **PORSCHE 996 Turbo**
vendue 60.000 €

Garantie 3 Mois	594 €
Garantie 6 Mois	1068 €
Garantie 12 Mois	1920 €

* Organes garantis : moteur, boîte, pont/transmission, direction, embrayage, alimentation/suralimentation, refroidissement, système électrique, climatisation

UNE QUESTION ?

N°Vert 0800 320 920

APPEL GRATUIT



www.garantica.fr



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

45-AUTOSPORT
Sport, Prestige et Collection

www.45-autosport.com



FS344167 964 3.6 Carrera 4 250ch RUF 1992, 192 030 km, sièges cuir, Turbo, clim, TOE, prépa Ruf freins/moteur 281ch/ châssis, carnet + factures Px: 51 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS344171 997 3.8 Cab 4S 355ch 2006, 106 402 km sges cuir élect à mémoires, full cuir, GPS, Bose, clim, JA 19", PASM, xénon, PSE, volant sport, emb OK, carnet + facture Px: 53 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS344169 996 3.6 Cabriolet 320ch 2004, 78 042 km, Tiptronic BVA, full cuir, clim, JA 18", hard-top, volant cuir, xénon, GPS, IMS OK, révisé, carnet Px: 37 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS344170 997 3.8 Carrera 4S 355ch 2008, 49 986 km, sges cuir, pack Chrono, GPS, clim, JA 19", PASM, xénon, TO, volant sport, bose, réglu, IMS + emb OK, carnet + fact Px: 56 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS344168 964 3.6 Carrera 4 250ch 1993, 155 321 km, Teckart origine, full cuir, clim, JA 18" Carrera, volant cuir, TOE, embrayage OK, révisé, carnet Px: 74 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



FS344172 996 3.6 Carrera 320ch 2002, 76 290 km, full cuir, clim, JA 18" Carrera, PSM, GPS, volant cuir sport, xénon, TOE, IMS embrayage OK, révisé, carnet Px: 34 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



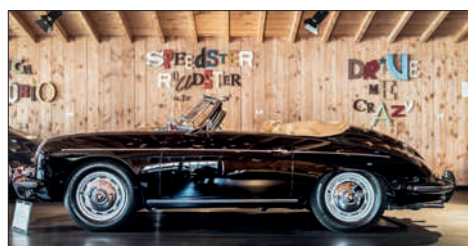
FS344278 Porsche 356 Pré A Cabriolet 1953, ivoire, cuir marron, entièrement restauré
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS344279 Porsche 356 A GT, équipements pour utilisation moderne, Idéal rallyes et plaisir de conduite,
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS344280 Porsche 356 BT5 Roadster 1960, restauration de haut niveau, dossier restauration
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS344281 Porsche 356 Roadster Super 90 1961, restauré à neuf, concours
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS344282 Porsche 356 C Cabriolet 1964, slate grey, cuir beige, entièrement restauré, très rare, en état neuf
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS344283 Porsche 356 SC Coupé 1965, Slate grey, cuir rouge, restauré à neuf et dans l'esprit d'origine
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS344284 Porsche 356 SC Cabriolet 1965, Slate grey, cuir beige, très rare, en état neuf
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS344285 Porsche 911 2.2 S Targa 1971, orange, entièrement restauré
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



FS344286 Porsche 911 27 RS Lightweight 1973, entièrement restauré
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47

PETITES ANNONCES



WACK AUTOMOBILES

ATELIER DE MAÎTRISE EN MAINTENANCE AUTOMOBILE

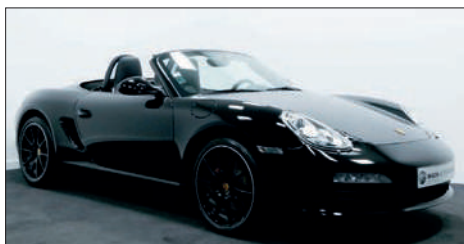


3 route de Strasbourg
67500 Haguenau

contact@wack-automobiles.com
03 88 93 85 14

WWW.WACK-AUTOMOBILES.COM

© STUDIO MARKETING - WWW.GES-ET-ROUPE.COM



FS344173 Boxster 987 S 3.4L PDK 320cv Black Edition 2012, 27 800 km, noir, cuir cplet noir, GPS, USB, bluetooth, sièges sport, régulateur, bose, carnet Px: 44 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14



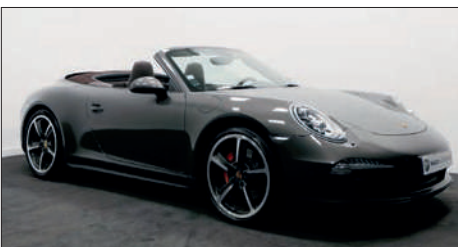
FS344174 987 Boxster design edition 2 303cv 2009 10 187 km, full cuir noir, série limitée 500 ex, 1ère main, GPS, chrono, PSE, SC, ask, capteur pluie, PASM, Px: 45 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14



FS344175 991 carrera s 400cv PDK 2012, 42 500 km, gris agate, full cuir noir, TOE, PASM, PSE, chrono, SC sport + ventilés + lombaires, régulateur, PDLs, parking av/ar, Px: 84 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14



FS344176 997 Carrera S Tiptronic 355cv 2006, 54 500 km noir, full cuir beige, chrono, TOE, clim auto, assist pkg, GPS, téléphone, PASM, volant multi, 4 pneus neufs, carnet Px: 45 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14



FS344177 991 Carrera 4S cab 400cv 2014, 69 900 km, gris agate, full cuir expresso, capote expresso, PSE, bose, SC sport + ventilés + lombaires, PASM, PDLs, multimédia, GPS, Px: 87 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14



FS344178 993 carrera 4s X51 300cv 1998, 238 987 km, full cuir noir, rare avec kit X51 usine, TOE, SC, clim, litronic, chassis sport, différentiel autobloquant, jtes 18" turbo, carnet Px: 79 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14



FS344179 Macan S Diesel PDK 2015, 46 356 km, cuir noir, Bluetooth, GPS, pano, régulateur, EG auto, servotronic, clim 3 zones, piano black, PDLs, jtes 19", ecotaxe payee, carnet, Px: 51 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14



FS344180 Cayman 987 S BV6 2006, 82 800 km, cuir cplet cocoa, GPS, PASM, sges élec + mémoires, volant sport, jtes 19" sport design, carnet + fact, rév + bougies faites Px: 30 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14



FS344181 924 S 160cv 1988, 143 681 km, blanc, semi-cuir noir, 2e main française, rare, excellent état, vitres élec, non accidenté, carnet et dossier de factures complet Px: 13 900€, www.wack-automobiles.com Tél.: 03 88 93 85 14

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



FS342171 911 Carrera 3.0 200cv 1977, matching moteur, boîte manuelle 5 rapports d'orig, couleur Matching Z2 Argent métal, int cuir noir, orig Sonauto, clim, Fuchs 16", carnet, fact, www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



FS342172 Porsche 911 2.7 1974, moteur 930/02 3.0 Carrera, boîte courte, autobloquant, arceau, échappements spaghetti www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



FS342173 911 Carrera 3.2 Coupe 1986, 231cv, noir, intérieur noir, boîte manuelle, clim, vitres électriques, sièges électriques, rétroviseurs électriques, jantes Fuchs 16" www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



FS342189 993 Targa 3.6L 285cv 1998, boîte 6 manuelle, couleur matching bleu océan métallique 3AZ, intérieur cuir noir, Jantes Speedline d'origine, carnet www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



FS342190 914 4cyl 2.0L 100cv, Matching moteur, matching couleur vert Ravene, Boîte 5 manuelle, intérieur noir, toutes options, jantes Baby Fuchs d'origine www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



FS344182 964 250cv 1993, gris polaire 92E, intérieur bleu, Boîte manuelle 5, clim, sges électriques, essuie-glace ar, jtes Cup 17", rétroviseurs Cup, carnet d'entretien, expertises www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



AG344807 964 C4 Cab 12/1991, 195 000 km, cuir bleu, capote récente, travaux à prévoir: étanchéité mot, moquette intérieur sol... Roule très bien, carnet, 1er contact par mail, Px: 32 000€ tanaymaxiservices@gmail.com Dépt 76



AG344808 997 Carrera 4S 385ch 11/2005, 122 500 km, coloris red carmona, cuir cocoa, PCCB, levier de vitesse court, factures, entr à jour, plus de 30 K€ d'options, Px: 49 900€ Tél: 06 64 54 91 98 Dépt 75



AG344810 997 carrera S 02/2006, 101 000 km, int cuir souple bleu, TOE, PSE, Bose, radar recul, régulateur de vitesse, réducteur de course, historique complet et limpide, pas d'échange, Px: 45 300€ Tél: 06 85 30 04 12 Dépt 78



AG344811 997 Carrera 4 Cab 325ch 01/2006, 82 000 km, moteur refait à 76 000 km et plus de 5 000€ de frais récents (amort. AV, clim., batterie, ...). CT OK Px: 44 900€ tél: 00 32 498 65 09 28 Dépt 59



AG344812 996 3.4 Carrera 2 04/1998, 66 800km, voiture en excellent état, tiptronic, TO, assist pkg ar, chassis sport, clim auto, PCM... Px: 30 000€ Tél: 00 32 475 26 26 50 Belgique



AG344814 997 Carrera 2S 355ch 03/2006, 88 000 km, Pack chrono sport, PSE, sges sport avec monogramme Porsche gravé, boîte rapports courts, TO, Bose, VMF, full cuir etc. Px: 47 000€ Tél: 06 34 45 50 98 Dépt 31



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

A.R.Sport

Spécialiste indépendant **PORSCHE** à La Rochelle depuis 2004



ATELIER

Outillage PORSCHE
PIWIS III
Pièces détachées en stock
Entretien - Réparation
Echappement SCART
Traitement céramique agréé DASCOAT

VENTE

Véhicules en stock
Recherche personnalisée
Financement
Extension de garantie
Reprise
Achat cash ou dépôt-vente

www.arsport.fr - 05 46 411 911



FS343170 997 Carrera 4 325cv 01/2006, 72 983 km, sellerie cuir, jtes Carrera 18", clim auto, navig, syst son ASK, ODB, régl. vit, TOE, coffre réfrigéré... carnet suivi. Px : 47 500 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS343171 997 Carrera S Cab 355cv 05/2005, 69 210 km, ITC, jtes sport design 19", pack assist ar, échap sport déconnect, pack chrono sport +, PASM, ... carnet suivi. Px : 55 800 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS338230 996 Carrera 4S Tiptronic 320cv 02/2004, 84 100 km, int tt cuir, volant sport commande Tiptronic, chargeur CD, Feux litronic, pack assist ar, ... carnet suivi. Px : 41 500 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS343172 997 Carrera S PDK 385cv 07/2010, 91 866 km, ITC, jtes Carrera S II 19", échap sport déconnect, sges ventilés, régl. vit, pack assist ar, TOE, xénon, carnet suivi Px : 61 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS341242 Cayman 3.4S 295cv 02/2006, 116 241 km, jtes Sport design 19", volant sport, pack chrono sport, sellerie cuir, clim auto, ordinateur de bord, PSM, ... carnet suivi Px : 28 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS344183 Cayman R PDK 330cv 09/2011, 46 770 km, sges baquets cuir et alcantara, navig, pack chrono sport+, aérokít Cayman, jtes Boxster Spyder 19", carnet suivi Px : 64 500 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS338235 Cayman 981 2.7 PDK 275cv 07/2013, 65 317 km, pack assist av/ar, jtes en 20", pack chrono sport, PASM, ... carnet suivi, Px : 51 500 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS344184 Boxster 3.4 S 05/2009, 80 000 km, int cuir, jtes Carrera S II 19", syst. aide au stationnement, boîte PDK, rétro dégivrants, PSM, clim, syst. son ASK, navig... carnet suivi. Px : 39 600 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



FS344185 997 Carrera 4S PDK Cab 08/2010, 54 890 km, int cuir bi-ton, pack chrono sport+, navig, jtes Carrera Sport 19", PASM, pack assist ar, clim, PSM, ... carnet suivi Px : 75 900 €, 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



FS343175 Carrera 3.2L Cab 1988, 210 000 km, BV G50, capote élect, full cuir, clim, sièges élect, carnet + factures Px: 75 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS343176 993 4S 1997, 150 000 km, Française, BV méca, jtes turbo look 18", TOE, CDR 21, révisée, carnet, factures Px: 86 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS343177 996 Targa 3.6L 2005, 129 000 km, boîte tiptr, volant 3 branches, tél / nav, révisée, carnet / factures Px: 32 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS343178 997 S ph2 2009, 89 000 km, boîte PDK, park assist, xenon, sièges vent/chauf, volant chauffant, TOE, PCM 3, révisée, carnet / Factures Px: 58 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS344186 997S 2007, 35 000 km, BV Méca 6, Française, Full cuir, régul vitesse, sièges sport à coques, nav, jantes 19" Sport design, révisée, carnet, factures Px: 48 900€, hprs@hprs.fr Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



FS334113 996 Turbo 420ch 3.6L 2003, 70 000 km, BV méca 6 vitesses, Française, sges cuir élect à memoire, régul vitesse, xénon, Nav/tel/Bose, Pwis ok, carnet, factures Px: 60 900€, 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



FS344187 911 3L2 G50 09/1988, 134 000 km, noir, int cuir noir, différentiel autobloquant, Turbo Look, carnet, factures, révisée, garantie Px: 58 900€, RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



FS344188 996 C2 Anniversaire 11/2003, 97 000 km, int full cuir naturel, BV6, Bose, moteur X51, autobloquant, phares litronic, sges et chassis Sport, PCM2, TOE, carnet, Px: 51 000€ RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



FS344189 993 C2 285cv 1996, 97 000 miles, noir verni, int cuir noir, BV6, TO, CDR21, jtes 18", 3ème feu stop, origine USA, immat FR carnet, rév, gar Px: 55 500€ RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



FS344190 997 ph2 2S PDK 10/2009, 25 000 km, int full cuir noir, Bi xenon, suspension sport, radar ar, TO, sièges chauffants, carnet, factures, révisée, garantie Px: 64 900€ RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



FS344191 997 C4S ph2 BVM6 Kit X51 408ch 01/2010, 53 500 km, int full cuir noir, pack sport chrono, PASM, PSE, Bose, sges sport, carnet, factures révisée garantie Px: 69 900€ RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



FS344192 997 3.8L 355ch Carrera 4S 2006, 75 800 km, noire, int cuir noir, BVM6, TOE, PASM, PSE, pack sport Chrono +, radar ar, SC, carnet, factures, révisée, garantie Px: 50 900€ RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74

Un grand choix de Porsche de 1960 à nos jours / Achat immédiat toutes Porsche même gagées



● **991 CARRERA S CAB PDK**

07/08/2012 , 9 132 kms, Vert Or métal, Int. tt. cuir Noir, PCM, Tél., Pack Chrono, Sièges sport élect. chauffants & ventilés & écusson, Régul., Volant multi. chauff., Rétros. ext. rabat., Tapis de sol...
Px : 89 900 €



● **991 TURBO S PDK**

24/03/2016, 11 795 kms, Gris Quartz métal, Int. tout cuir Gris Quartz, PCM, Tél., Pack Chrono, Sièges sport élect. chauffants & ventilés & écusson, Volant GT chauff., Lift, Porsche E&Drive, Pack carbone, Tapis de sol... Px : 159 000 €



● **991 CARRERA 4S PDK**

19/11/2013, 49 043 kms, Brun Anthracite métal, Int. tout cuir Espresso, PCM, Tél., Volant multi. carbone, Pack Chrono, Sièges élect. chauff. & venti. & écusson, TOE verre, Echap. sport, Tapis de sol...
Px : 94 900 €

Arrivage permanent, nous consulter



Ouvert du lundi au vendredi de 10h à 19h - Samedi 10h à 13h



FS344233 997 Carrera S Cab 05/2005, 81 202 km, ITC souple noir, BVM, PCM, combiné de tél, volant multi, sges élect & écusson, radar ar, échap sport, tapis de sol. Px: 49 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS344234 991 Carrera S 02/2016, 13 767 km, ITC noir, PDK, PCM, Tél, pack Chrono, sges élect chauff & ventilés & écusson, Lift, échap sport, roues direct, PDLs +, Px: 103 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS344235 997 Carrera 4S Targa 07/2008, 5 953 km, bleu nuit métal, int cuir beige, BVM, PCM, Tél, pack chrono, volant multi, écusson, Bose, Radar ar, Tapis de sol Px: 79 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS344236 997 Carrera Turbo 04/2007, 59 750 km, ITC Noir, Tiptronic S, PCM, Tél, pack Chrono, volant multi, sièges sport élect chauff, TO, PCCB, pack int cuir, Bose, tapis de sol, etc Px: 69 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS344237 991 Carrera 4S Targa 04/2015, 36 394 km, argent GT métal, ITC Bleu Yachting, PDK, PCM, Tél, volant S Design, P. Chrono, SC élect & ventii & écusson, etc Px: 119 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS344238 997 Carrera Turbo S 04/2011, 37 002 km, macadamia métal, ITC Cocoa, PDK, Tél, SC élect & écusson, volant S Design, pack chrono, TOE, tapis de sol, etc Px: 104 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS344239 991 Carrera S 03/2012, 39 007 km, ITC Bleu, PCM, Tél, pack Chrono, sièges élect chauffants & ventilés, TOE, Bose, radar av/ar, échap sport, tapis de sol, etc...Px: 83 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS344240 991 Carrera 4S Cab 05/2006, 71 218 km, ITC Noir, Tiptronic S, PCM, Tél, pack Chrono, volant multi, sièges élect chauff, radar ar, Bose, régul, Tapis de sol, etc Px: 59 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



FS344241 991 Carrera 4S 04/2013, 38 680 km, noir métal, ITC Noir, PDK, PCM, Tél., pack Chro., volant multi. carbone & chauff, SC élect & écus., échap sport, P. E&Drive, etc Px: 93 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 94



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...



FS344257 991 Targa 4S PDK 2016, 17 000 km, noir intense, tt cuir noir, PDLS+, réglu vit, chrono Sport, BOSE, roues ar direct, PSE, jantes 20" Px: 132 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS344258 991 C4S PDK 2016, 25 000 km, gris quartz (covering vert), tt cuir noir, TOE en verre, Lift av, PDLS+, réglu vit., chrono Sport, BOSE, PSE, jantes 20" Px: 109 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS344259 991 T 2018, 4 800 km, rouge indien, cuir/tissu noir, TOE en verre, PCM, PDLS, réglu vit, Chrono Sport, roues ar dir, PSE, Jantes 20" Px: 109 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS344260 964 RS 1992, 91 000 km, rouge indien, baquets Recaro, toute d'origine, jamais accidentée Px: 165 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS344261 991 C2S Cab PDK 2016, 6 500 km, noir verni, tt cuir noir, roues ar dir., LED avec PDLS+, pack Chrono, échap Sport, Jantes 20" Px: 117 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS344262 996 Turbo Tip 2001, 70.000 km, gris arctique, tt cuir noir, sièges chauff, TOE, clim, radio CD, réglu vit, PDC, EGAR, jantes 18" Px: 48 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS344263 997 C4S PDK 2010, 83 000 km, blanc carrara, tt cuir rouge Carrara, sièges Sport peints, TOE, PCM + Tél, xénon dir, BOSE, réglu vit, PDC, pack Chrono Px: 63 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS344264 997 C4S Tip 2006, 85 000 km, bleu nuit, tt cuir Gris, TOE, PCM + Tél, Bi-Xénon, BOSE, réglu vit, PDC, pack Chrono, Approved Px: 49 500€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS344265 997 C2S 2008, 94 000 km, macadamia, tt cuir naturel brun, sièges Sport, TOE, PCM + Tél, Bi-Xénon, réglu vit, PDC, pack Chrono, PSE, Px: 46 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS344266 981 Cayman Black Edition PDK 2016, 35 000 km, noir métal, cuir noir, clim auto, PDLS, réglu vit, vol palettes, PDC, navigation, échap Sport, Jantes 20" Px: 55 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS344267 911 Look 2.8 RSR 1973, 67 000 km, noir, cuir noir, clim, TOE, kit wevo, moteur 3.2, échapp. RSR, Jantes Fuchs Px: 85 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS344268 991 C4S Cab PDK 2017, 11 800 km, bleu graphite, tt cuir noir, Led avec PDLS+, réglu vit, Chrono Sport, BOSE, roues ar directrices, PSE, jantes 20" Px: 119 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75

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



Déjà plus de 3800 PORSCHE vendues

Achat, vente, dépôt de tout véhicule sport, prestige et collection

Mise à jour quotidienne sur www.first-automobile.com

911 SC TARGA 78 Noir cuir noir	44 900€
993 CARRERA 95 BV6 272CV Gris vert aventure m cuir gris 221 mkm carnet + factures	48 900€
BOXSTER S 986 PH2 04 BV6 260CV Gris arctic m c+alcantara noir Jtes 18" 108mkm	19 800€
BOXSTER S 987 3.2 06 Gris clair full cuir+capote cocoa S.sports élec mém 66mkm	30 900€
BOXSTER S 987 2005 280CV Rare Jaune speed cuir noir chrono 87mkm	29 800€
BOXSTER 981 2.7 BV6 11/13 265CV Jaune speed PCM 3 tactile + options 31mkm	43 900€
BOXSTER S DESIGN EDITION 2 987 08 303CV 500ex Blanc itc bi-color noir+gris 61mkm	43 800€
BOXSTER 981 2.7 PDK 13 265CV Blanc itc brun + capote 20" S.Chauf+vent 48mkm	44 900€
BOXSTER 981 S PDK 13 315CV Gris quartz itc noir chrono SD PASM PSE + opt 49mkm	54 500€
BOXSTER 981 S PDK 13 315CV Blanc itc noir PSE SD PASM Bose + nbres opt 38mkm	55 800€
BOXSTER S 981 PDK 13 Gris GT ltc rouge carrera+cap 20" PCCB PSE + opt 16mkm	60 900€
996 C4S TIPTRONIC 3.6 320CV 03 Noir basait cuir complet gris, PCM II Navi 78mkm	39 900€
997 C4 CAB TIPRO 05 355CV Bleu nuit full C. bleu nuit Chrono PASM PCM II 107mkm	46 900€
997 CARRERA 4S 3.8 06 BV6 355CV Gris kerguelen cuir bleu nuit 87mkm	48 900€
997 TARGA 4S TIPRO 2007 3.8 355CV Gris météor cuir noir ttes opt 99mkm	52 800€



997 TARGA 4S TIPTRONIC 2007 355 CV Gris météor m Cuir complet noir S. élect + mém + chauff tempomat PCM 2 GPS clim auto PASM Bose Parktronik 19" S Design Carnet + factures Etat magnifique 99mkm 52.800 €

997 C4S PDK 09 385CV Noir b m ltc noir pot sport Nbres options 122mkm	57 900€
991 S CAB PDK 12 400CV Blanc ltc noir cap, rouge chrono PASM SD PSE Bose 57mkm	84 900€
991 S CAB PDK 13 400CV Platine m full c.noir chrono PSE + nbres options 54mkm	86 800€
991 TARGA 4 PDK 15 348CV Brun anthracite m ltc beige bi ton chrono PASM 65mkm	92 900€
991 S CAB X51 PDK 13 430CV Gris quartz full c.gris Burmester très nbres opts 65mkm	91 800€
CAYENNE DIESEL 11 239 CV Noir cuir noir nbres options 110mkm	33 900€
CAYENNE S V8 400CV type 958 2011 Noir métal cuir noir + surpiques 99mkm	39 900€
BMW Z1 91 BV Méca Noir cuir camouflage noir BV5 166mkm 2ème main + dossier	39 900€
CORVETTE C3 TARGA V8 1981 BVA Blanche cuir bleu	18 900€
JAGUAR TYPE D REPLIQUE 74 British racing green c. rouge superbe 6 cyl Triumph	37 900€
LANCIA FULVIA SPORT ZAGATO 1.3 LS 72 91CV Jaune pastel série 2 reprise possible	25 900€
MASERATI 4200 GT CAMBIOCORSA F1 2004 46mkm 4.2 390CV Gris foncé	27 900€
MERCEDES 350 SLK 2009 Grise cuir noir + rouge 36mkm	22 900€
MERCEDES CL 500 V8 485CV 4 MATIC 76-TRO 2011 Noir m c noir TO S. élect 135mkm	28 800€
PANTHER J72 « Jaguar 4.2 » 78 BVA Rare 368 ex blanche histo connu RHD 24mkm	36 900€



997 S CAB 3.8 TIPTRONIC 2005 355 CV Bleu nuit m cuir Complet Bleu nuit capote bleue pack chrono sport plus clim auto PASM 19" Sport Design S. sports élect + chauff Bose Tempomat + options superbe état carnet 107mkm 46.900 €



CAYENNE S V8 4.8 TIPTRONIC 400 CV 8 vitesses 2011 Noir m Cuir complet noir très nbres options TOE vitré Bose Hayon élect 21" +4 x 19" Hiver Tempomat S. élect + mém + chauff + arr chrono boussole Bluetooth PASM clim auto bi zones Gar PA 01/21 exc état 99mkm 39.900 €



997 CARRERA S 3.8 06 BV6 355 CV Superbe et rare assoc couleurs Origine Porsche France Gris atlas full cuir sand beige PSE pot sport + bouton PASM PCM Navi Bose S. élect Carnet Porsche à jour + factures Etat magnifique 79mkm 47.900 €



BOXSTER S 987 3.2 05 BV6 280 CV Jaune speed cuir + alcantara noir S. chauff clim Parktronik 19" Carrera S noires Pot sport RS Arceaux jaunes carnet Super état et look exclusif - rare 87mkm 29.800 €

GRUPE PETITJEAN "LA PYRAMIDE" - 67550 STRASBOURG VENDENHEIM - A4 - Sortie 49 - TEL 03 88 18 28 00 / FAX 01



FS344269 996 Carrera 4 S Tiptronic, 130 000 km, jaune speed, cuir cplet bleu nuit, clim auto, jtes 19" turbo look, xenon, bluetooth, Apple car carnet Porsche Px: 36 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS344270 997 C4S BV6 méca 355cv 3.8L 2006, 93 000 km, cuir bleu nuit, PASM, clim auto, PCM 2, GPS, jtes 19" Sport Design, Tempomat xénon Parktronik, Px: 48 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS344271 Boxster S 981 PDK 315cv 2014, 26 000 km, full cuir + surpiques noires, jtes 20" Techno, SC sport +, xénons PDLs Tempomat, clim auto bizona, PCM 3 Px: 53 800€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS344272 993 Carrera BV6 272cv 1995, 221 000km, cuir gris, dossier très important de fact depuis l'origine + carnet uniq Porsche, ABD, clim auto, jtes 17" Cup Px: 48 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS344273 Boxster S Design Edition 987 BV6 3.4L 303cv 2008, 61 000 km, très rare, cuir complet bi color gris + noir, bandes capot usine, clim auto nb opt carnet rév Px: 43 800€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS344274 996 Carrera 4S Tiptronic 3.6L 320cv 2003, 79 000 km, 2ème main, clim auto tempomat PCM 2 GPS ODB PSM Xénon Parktronik + options carnet Px: 39 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS344275 997 C4 PDK Ph2 2010, 72 000 km, cuir cplet noir, TOE, SCE + ventilés, clim auto, BOSE, PCM3, GPS tactile, parktronik, jtes 19", Xénon, carnet Porsche, Px: 59 900€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS344276 Boxster S 986 ph2 BV6 05/2004, 108 000 km, cuir + alcantara noir, cap élect noir jtes 18" carrera, étriers freins rouges clim auto carnet + factures Px: 19 800€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



FS344277 997 Carrera 4S PDK 385cv 2011, 34 000 km, noir full cuir + Surpiques noires TOE, SC élect + mém, pack chrono sport plus +, PASM, Bose, carnet, Px: 72 800€, www.first-automobile.com Tél.: 03 88 18 28 00 Dépt 67



Pour que votre rêve devienne réalité

924 Carrera GT - 210cv - 02/81 - 67 400km	84 000€
944 S2 - 211cv - 12/89 - 39 740km certifiés	34 900€
968 CS Race - 284cv - 09/93 - 171 200km	29 900€
911 3.2 Speedster TLU - 231cv - 08/89 - 55 800km	199 900€
930 Turbo cab - 300cv - 04/89 - 132 000km	149 900€
964 C4 cab - 250cv - 05/91 - 164 000km	47 900€
964 C2 cab - 250cv - 07/91 - 77 200km	79 500€
964 RS - 260cv - 08/92 - 98 920km	147 900€
964 Turbo 3.6 - 360cv - 03/94 - 74 000km	269 900€
996 4S cab BM - 320cv - 06/04 - 97 800km	39 900€
996 GT3 - 360cv - 12/00 - 29 500km	89 900€
996 Turbo - 420cv - 07/01 - 41 300km	59 990€
997 S BM - 385cv - 08/08 - 124 900km	54 900€
997 4S cab BM - 385cv - 06/10 - 46 000km	77 700€
997 Speedster - 408cv - 03/11 - 510km	299 900€
991 S - 400cv - 08/12 - 59 100km	78 900€
991 4S X51 - 450cv - 02/18 - 400km rouge rubis	139 900€
991 GT3 CS - 475cv - 09/14 - 31 600km	129 900€

Nombreux autres véhicules disponibles - nous consulter



CONTACT

Eric Goertz 03 87 77 09 17

NOUVEAU SITE INTERNET

www.pzro.eu

REVALTEC
REVETEMENT DE CYLINDRES

LE NICKASIL
C'EST NOTRE AFFAIRE...

REVASIL™ TRAITEMENT ANTI USURE SUR CYLINDRE MOTEUR	REVALLOY™ BARRIERE THERMIQUE SUR PISTON	USINAGE DEGLACAGE REALESAGE
---	--	--

4 RUE DES LONGUES RAIES
ZI DES VAUGUILLETES
89100 SENS

TEL.03 86 65 93 06
FAX.03 86 65 93 24
www.revaltec.fr

PORSCHE VL

VL PORSCHE

**ACHAT-VENTE
TOUTES PIÈCES
PORSCHE 911-912
DE 1965 À 1996
SPÉCIALISTE 2.0
ET INJECTION MÉCANIQUE**

06 70 37 78 88
+32 472 33 88 80
www.vlporsche.fr
f VL PORSCHE
7180 Senefte, Belgique



FS344245 997 Targa 4S 385cv 07/2008, 85 300 km, PDK, tt cuir bico noir/gris pierre, SC sp, PCM3 + ack Sp Chrono + Tél + charg CD, échap Sport PSE, PCCB, park assist, régl vit, JA 19" Turbo II Px: 72 900€, poss. PA PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS344246 997S 385cv BM 08/2008, 124 900 km, tt cuir cocoa, baquets sport, PCM3 + Bose + Tél + Pack Sport Chrono, PASM (-20mm) + autobl, Tempomat, Bixénon dynamiques, jtes 19" Px: 54 900€ avec gar PA, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS344247 991 GT3 CS 09/2014, 475cv, 31 600 km, vraie club sport, baquet, pack carbone, pack sport chrono, Lift, PDK, PDLs +, régl vit, RDK, réserv 90L, avant filmé, Px: 129 900€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS344248 991 S 400cv 08/2012, 59 000 km, tt cuir noir, SC, PCM3 + Bose + tél + charg CD + pack Sport Chrono, TO, PSE, régl vit, bixénon PDLs, park assist av/ar, PDK, RDK, poss Porsche Approved. Px: 78 900€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS344249 991 4S X51 02/2018, 450cv, 400km !!!, teinte Exclusive rouge rubis, cuir/alcantara noir, show car Porsche Exclusive, PDK, 56 codes options, neuve 183 000€ ; Px: 139 900€ PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



FS344250 964 C4 Cab 250cv 05/1991, 164 000 km, version avec le moteur "ph 2", embr changé à 149 500 km, moteur de capote D/G et moteur d'entraînement remplacés à 160 250 km Px: 47 900€ PZRO Tél.: 03 87 77 09 17

ASSUREZ-VOUS CHEZ UN VRAI PASSIONNÉ

Nicolas DAVOUST

Agent général ALLIANZ

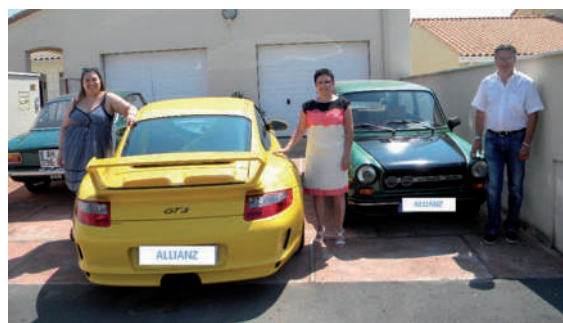


N'HESITEZ PAS à CONTACTER Jessica
05.49.24.82.00 ou 05.49.78.94.38
fax: 05.49.28.03.86
mail: davoust.niort@allianz.fr
374 avenue de Limoges - 79000 NIORT

NOTRE SPÉCIALITÉ

L'ASSURANCE au KILOMÈTRE :
forfait 4000 ou 7000km

Dans nos TARIFS étudiés pour vous,
SONT INCLUSES les garanties des
SORTIES CLUB sur CIRCUIT en
épreuves non chronométrées.



Almeras Frères

Zi de la lauze -3 Rue St Exupéry
34430 St Jean de Vedas cedex
porsche@almeras.com
04.67.42.57.35

PORSCHE ALMERAS



Almeras Frères

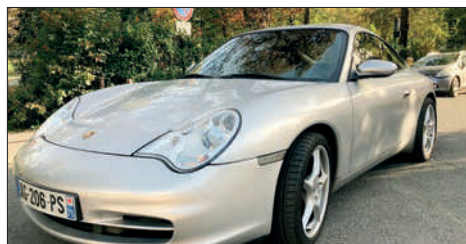
Spécialiste Porsche de la classique à la moderne

Entretien - Réparation - Restauration

Dépôt et vente de véhicule - Recherche personnalisée

Service Classic & VHC

PASSION
Depuis 1968
PORSCHE



FS339006 996.2 3.6L 01/2003, 85 000 km, Tiptronic, cuir noir, jtes 18", 4 sorties chromées, entretien garage Porsche, pneus 50%, 2 propriétaires, clim auto, SC, pack cuir, comme neuve, carnet. Px: 36 000€ Tél.: 06 08 01 11 24 Dépt 91



FS341001 Boxster RS 60 04/2008, 82 000 km, carnet à jour, excellent état général, contrôlée en CP (1111 points), 303ch, série numérotée 1960 ex. Px: 39 900€ Tél.: 06 38 25 54 36 Dépt 51



AG344801 928 09/1987, 166 500 km, aucune corrosion, Toit ouvrant, peinture métal, intérieur « full » cuir, notice + carnet d'entretien, Px: 25 000€ Tél.: 06 60 27 69 31 Dépt 35



FS344242 Macan S 340cv PDK 01/2016, 71 500 km, ITC, PCM incl module navi, Bluetooth, Prise Aux, ass.pkg av/ar avec caméra, sièges élec, Volant MF à palettes, Hayon élec, carnet gar 12 mois Px: 55 900€, VSA Tél.: 06 23 41 65 82



FS344243 Macan Diesel 258cv PDK 01/2015, 92 000 km, ITC, PCM incl mod navig, bluetooth, prise aux, SC élec. à mém ass. Park av/ arr avec caméra, Régul, Hayon élec, Xénon direct, Carnet gar 12 mois Px: 47 900€, VSA Tél.: 06 23 41 65 82



FS344244 Macan Diesel 258cv PDK 03/2015, 99 600 km, ITC, PCM incl mod navig, bluetooth, prise aux, sges Sport élec. à mém, PASM, TO Pano, ass. park av/ar, régul, carnet garantie 12 mois Px: 47 900€, VSA Tél.: 06 23 41 65 82

VILLANUEVA SPORT AUTOMOBILE

Accueil : 05.59.55.16.26

Service commercial :

Sébastien Piquer 06.23.41.65.82

Service APV : 05.59.55.82.67

Spécialiste Porsche : Christophe Bojarczuk

Vente et entretien de véhicules sportifs et haut de gamme depuis 1957

Une équipe et un outillage dédiés à Porsche

Entretien, réparation, préparation,
restauration toutes générations



Rond point du Grand Basque
Sortie A63 N°6 Bayonne Nord

www.villanueva-sport-automobile.com



www.prestige-consulting.fr

Un choix sélectionné de Porsche toutes générations

Bruno Londeix : 06.76.22.58.67

Tous nos véhicules sont sélectionnés et soignés, ont un kilométrage certifié et sont garantis non accidentés



FS344251 996 Turbo S Aérokit Usine 2005, 68 000 km, noire, sièges sport, 14 options Exclusives, Bose, PCM, TOE, réglu, PCCB, jtes 18" Sport Techno...
Px: 85 000€, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67



FS344252 991 GT3 PDK 476ch 2014, 32 500 km, 1ère main, tt cuir noir, surpiqre rouge, sges sport adapt, PCM, PASM, chrono, réglu, volant design, Bixénon + PDLS, pot sport
Px: 132 000€, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67



FS344253 Cayman GT4 2017, 8 000 km, baquet 918, tt cuir noir, ceinture et surpiqre jaune, support aileron noir, clim, PASM, Chrono, xénon + PDLS, pot sport, Bluetooth, jtes 20" Platiniu, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67



FS344254 991 C4 Targa PDK 2015, 48 700 km, tt cuir bi ton noir et beige + logo, PCM, réglu, Chrono, PDC +, caméra, Bose, Pot Sport, PASM, DAB, LED + PDLS, Volant design.
Px: 105 900€, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67



FS344255 991 S Cab X51 PDK 430ch 2013, 54 900 km, 1ère main, tt cuir noir, SC sport, PCM, Chrono, PASM, Homelink, Bose, Bluetooth, Volant design, réglu, Jtes 20"
Px: 95 900€, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67



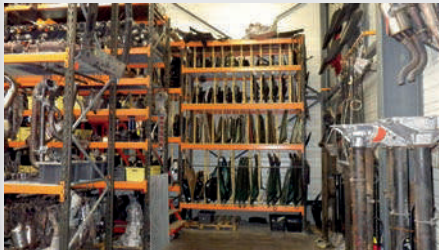
FS344256 991 PDK 350ch 2012, 62 600 km, tt cuir noir, sges sport plus 14 positions, PCM, PASM, TOE, réglu, Bi xénon + PDLS, bse, VMF, PDC, pot sport, carnet Porsche complet
Px: 72 900€, www.prestige-consulting.fr Tél.: 06 76 22 58 67

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
Diagnostics 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



Professionnels de la Porsche

Vous avez le savoir-faire ? Faites-le savoir !

La publicité dans Flat 6 magazine est lue et approuvée par **81%** de nos lecteurs *



*Étude réalisée par Média@conseil-inedi auprès de 940 lecteurs Novembre 2016

Contactez-nous
04.98.01.50.50 / flat6regie@orange.fr



Nouvelles reliures !

Commandez directement sur notre site internet
WWW.FLAT6MAG.COM

35€
L'UNITÉ

PORT INCLUS POUR LA FRANCE

59,5€ PROMOTION
LES DEUX

PORT INCLUS POUR LA FRANCE

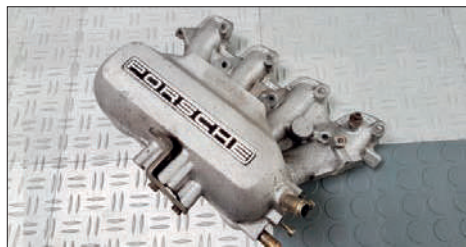
Disponibles également pour d'autres pays, Plus d'infos sur notre site internet



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



FS340204 n°190601 – Occasion **collecteur d'admission** 924 2.0, superbe aussi en objet collector avec le mot Porsche, également autres pces de mot 924, boîte à air, démar, etc www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911



FS340205 n°190602 – Occasion **poussoirs 924 2,0** en lot ou à l'unité, également nombreuses pièces de moteur 924, culasse, soupapes, bas moteur, etc – demander Fabien www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS340206 n°190603 – Occasion rare **paire de rétroviseurs** manuels Porsche 924, très bon état, Px: 320€ – demander Fabien www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS340207 n°190604 – Occasion **vase d'expansion** 924 2.0, d'autres pièces de refroidissement disponibles, durites, radiateur, ventilateur, etc – demander Fabien www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS340208 n°190605 – **Pièce neuve** ensemble peint en rouge pour 996 3,4 – demander Fabien www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS340209 n°190606 – Occasion **boucle de ceinture** 928.803.183.05, sge av conducteur ou passager, monte sur 924-944-928-911 jusque 1984, demander Fabien www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS340210 n°190607 – Occasion **glissières de siège** très bon état, monte sur 924-944-928-911 jusque 1984 – demander Fabien www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS340211 n°190608 – Occasion rare **grille avant** Porsche origine noire côté gauche conducteur – demander Fabien www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



FS340212 n°190609 – Occasion **logo de capot** avant Porsche Origine – demander Fabien www.passionauto.com Tél.: 02 47 747 911 Dépt 37



AG344809 2 **silencieux d'échappement** origine occasion modifiés By-pass pour Porsche 993, livrés avec sorties inox et sangles d'attache, Très bon état, expédition possible 15€, Px: 500€ Tél: 06 07 82 52 21 Dépt 33



FS344144 **Moteur 964 3L6**, refait à neuf MCG, AAC sport, 290 cv, + 1 bas moteur 3L2 neuf, garantie 1 an www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



FS344013 **jantes Vog Art** Taille av 8x19 (J45), + taille ar 11x19 (J55) + Pneumatique av 235/35/19 + Pneumatique ar 305/30/19 Marque MICHELIN sport Cup 2 Px 950€ Tél: 06 07 82 73 30 Dépt 51



AG343817 **Collection complète** du N°1 au N°63 de Flat 6 Magazine, à enlever dans les Landes, faire offre Tél: 06 63 78 45 64 Dépt 40



AG3339021 **Pignons B.V 915** PSD, Jet Set Cars Tél.: 03 89 732 732



AG341017 2 **ails Avant Gr 4** en tôle avec extension en poly pour SC Gr4 Px: 700€ Tél: 03.89.732.732. www.jetsetcars.fr

ABONNEZ-VOUS À

FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE



SOIT
**2 N°
GRATUITS**

OFFRE SPÉCIALE

1 AN 12 NUMÉROS

69€

**SEULEMENT
AU LIEU DE 82,80€**



RETROUVEZ CETTE OFFRE SUR WWW.FLAT6MAG.COM

Bulletin à retourner accompagné de votre règlement sous enveloppe affranchie à :
Flat 6 Magazine - Garopole - Place de la gare - 80100 Abbeville

Oui, je souhaite m'abonner à Flat 6 Magazine pour 1 an soit 12 numéros pour **69€** seulement au lieu de **82,80€** soit l'équivalent de **2 numéros gratuits*** - Tarif valable pour la France métropolitaine. Tarifs étrangers et autres formules d'abonnement disponibles sur www.flat6mag.com

Nom
Prénom
Adresse
.....
Code Postal [] [] [] [] [] Ville
Tél [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] []
E-mail@
Obligatoire pour le traitement de votre commande

Je joins mon règlement par :
 Chèque bancaire ou postal à l'ordre de Flat6 Magazine
 Carte bancaire Visa/Mastercard
N° []
Expire fin [] [] [] [] Cryptogramme [] [] [] []
Les 3 derniers chiffres au dos de votre carte
Date et signature obligatoires

Je souhaite recevoir par e-mail des offres de la part de Flat 6 Editions oui non
Je souhaite recevoir par e-mail des offres de la part de partenaires Flat 6 Editions oui non

*Réduction calculée sur la base du prix de vente en kiosque au 1er janvier 2018 - Conformément à la loi informatique et libertés, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données vous concernant. Sauf opposition écrite auprès du service abonnement, les données peuvent être communiquées à des organismes tiers. Flat6 Editions - Garopole - place de la gare - 80100 Abbeville - RCS Amiens 528 915 374

LISTE DES CLUBS INDÉPENDANTS

>>> Si vous souhaitez voir apparaître toutes les dates de vos sorties 2019, 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
<http://amicaleporschistesnormandie.org>

■ 6 octobre : Circuit

■ 12 et 13 octobre : Paradis St Tropez

■ 19 et 20 octobre : Parc de la Brière

Club Be 911

Président : Jean-Yves Beeckman

Voie du Belvédère, 6
4100 Seraing - Belgique
www.be911.org

Club Carrera Vienna

Président : Jean-Paul Picard

28 place Miremont - 38200 Vienne
www.clubcarreravienna.fr

■ 12 et 13 octobre : Paradis St Tropez

Club Classic & Racing 901 Atlantique

Président : Michel Brzezinski

44 360 Le Temple de Bretagne
<http://pilleff.free.fr>

■ 12 octobre : Telethon - Circuit de Loire Atlantique à Fay de Bretagne

Club des Porschistes d'Armorique

Président : Joël Le Saux

ZA Mane Lenn - 56950 Crac'h
porschistesdarmorique.bzh

Club GT Provence

Président : Philippe Villard

270 rue Jean-Louis Calderon
13320 Bouc Bel Air
Tél : 06 14 09 30 86

Club Flat Club du Dauphiné

Président : Didier Fiat

274 route de Pierval
38410 Saint Martin d'Uriage
www.flatclubdauphine.net

■ 6 octobre : Vercors St Jean en Royans

■ 20 octobre : Surprise

Club Flat Passion 10

Président : Frédéric Bruneau

18 rue des Forgeottes - 10450 Brevianches
fbruneau10@aol.com

Club Génération Flats 68

Président : Pierre Collin

12 rue Maréchal Lefebvre - 68300 St Louis
www.flats68.fr

Club Littoral

Président : Hubert Rouan

25 rue Antoine de Jussieu - 34500 Béziers
Tél : 06 23 43 44 06

■ 12 et 13 octobre : Paradis St Tropez

■ 27 octobre : Déjeuner club en Espagne

Club Porsche Réunion

Président : Claude Dubard

7 rue Anchaing
97450 Roches Maigres Saint Louis
clubporschereunion@gmail.com

Club Stuttgart Connection

Président : Jacques Latour

6 Allée de l'Argonne - 31770 Colomiers
www.cpfmp.com

Club 911 Champagne

Président : Jean-Luc Zrak

2 rue du Parc
51700 Villers-sous-Châtillon
www.club911champagne.com

Club 911 IDF

Président : Christian Rossi

06301 Nice Cedex 4, BP30011
<http://club911idf.free.fr>

■ 7 octobre : Circuit Spa Francorchamps

Club Le Cercle

Président : Christian Colson

1 Clos des Frênes
54210 St Nicolas de port
christian-colson@orange.fr

Club 911 Lorraine

Président : Laurent Meyer

BP10027, 54190 Villerupt
www.club911lorraine.com

■ 8 octobre : Sortie Surprise

■ 27 octobre : Sortie Meuse

Club 911 Rhone-Alpes

Président : Michel Vergely

73 rue Jules Guesde
69230 St. Genis Laval
www.club911rhone-alpes.fr

Club 911.Net

655 route de Mormant

45200 Amilly
www.club911.net

■ 4 au 6 octobre : Porsche et Chevaux

■ 4 au 6 octobre : Rallye d'Automne

■ 6 octobre : La vie de Château

■ 16 au 20 octobre : 3ème Escapada Corsica

■ 20 et 21 octobre : After Corsica

■ 27 octobre : Circuit Dijon Prenois

Club 9.11 Passion Ouest

Président : Jean Claude Gicquel

5 bis impasse du Champs des Nues
22000 Saint Brieuc
www.club911passionouest.com

Club 911 Pays de l'Agénais

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
www.club911tmp.com

Club 911 Vosges Passion

Président : Alain Aubry

29 rue de la Brigade
54180 Heillecourt
alain.aubry.isf@gmail.com

Club 93-64

Président : Hervé Daudé

8 rue de l'Est - 92100 Boulogne Billancourt
<http://club93-64.fr/>

■ 5 et 6 octobre : Ardennes Belges avec le Club Be911

■ 13 octobre : Automédon au Bourget

Flat Club Forez-Velay

Président : Philippe Croiseau

17 avenue Antoine Ravel
42330 Saint Galmier
www.flatclub-forez-velay.fr

■ 12 et 13 octobre : En route pour un week-end VIP

Club 911 Pyrénées Océan

Président : Ezequiel Monteiro

1 rue Aristide Briand
64000 Pau
www.club911po.com

Club 974

Présidente : Brigitte Grosjean

106 rue Edward Savigny
Ligne des Bambous
97432 Ravine des Cabris
www.porscheclub974.re

Club Fan's Nord & Belgique

Président : Cédric Olivier

porschefans@hotmail.com
www.porschefansnordbelgique.com



 **Belgian Porsche Friends**
www.belgianporscheffriends.eu

 **Cercle 911 de Bruxelles**
Cercle.911@hotmail.com

 **Club Porsche Youngtimers Belgium**
Président : Joe Pinter
joesportclassic@yahoo.fr

 **Clubsport Mettet**
Président : Serafino Pasquale
s.pasquale@clubsportmettet.be
■ 6 septembre : Trackday sur le circuit de Mettet

 **Club Porsche United**
Président : Serge Hirsch
www.porscheunited.eu

 **Amis Porsche Luxembourg**
Président : Cédric Zoda
<http://aplclub.lu>

FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

Flat6 Magazine en **VERSION DIGITALE**

Découvrez une expérience de lecture différente grâce aux contenus : photos, vidéos...
Une fois téléchargées vos éditions restent accessibles partout, même hors connexion.



Available on the iPhone
App Store

App Store

Pour iPad®, iPhone® et iPod touch®

Téléchargez l'application sur App Store



ANDROID APP ON
Google play

Google Play Store

Pour tablettes et smartphones Android

Téléchargez l'application sur Google Play Store

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, 341
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, 333
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
toutes les 944	1982/1991	327
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, 330
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, 329
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

MODÈLE	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
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, 339
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 40 ans	2004	223, 337
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

MODÈLE	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
997 Turbo 3.6	2007/2009	338
997 GT3 RS 3.6	2007/2009	296
Cayman 2.7	2007/2009	306
Boxster RS 60	2008	287
997 Turbo Cabriolet 3.6	2008/2009	331
997 GT2	2008/2009	303
Cayman S Sport	2009	301
997 Carrera S 385 ch	2009/2011	326
997 Carrera 4 Cabriolet 345 ch	2009/2011	340
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 Turbo S	2010/2013	335
997 Black Edition	2011	279
997 Carrera GTS	2011/2012	319
Boxster Spyder 987	2011/2012	305
Cayman R	2011/2013	332
991 S phase 1	2012/2015	336

MODÈLE	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
991 S Cabriolet phase 1	2012/2015	317
Boxster 981 2.7	2013/2016	328
991 4S phase 1	2013/2015	325
991 GTS phase 1	2015/2016	334
991 GT3 RS phase 1	2015/2017	343
Tous les Cayenne	2003/2017	320
991 Carrera Cabriolet phase 2	2016/2019	342

**POUR COMPLÉTER
VOS CONNAISSANCES**

**N'oubliez pas
nos anciens numéros**

WWW.FLAT6MAG.COM



INDEX DES CARNETS DE VOYAGE

Voici la liste des départements déjà traités en carnets de voyage.

NUMÉRO DU DÉPARTEMENT	NOM DU DÉPARTEMENT	KMS	MODÈLE	FLAT6 NUMÉROS
2a et 2b	Corse	1 139 km	911 SC phase 2	315, et 316
11	Aude	598 km	Boxster Spyder 981	341
13	Bouches du Rhône	715 km	Carrera 3.0	340
14*	Calvados	430 km	911 2.4T	320
17	Charente Maritime	557 km	356 Speedster	329
25*	Doubs	515 km	Boxster 987 S phase 2	318
27	Eure	548 km	991 Carrera 4 GTS Cabriolet phase 1	343
29	Finistère	732 km	911 2.7	338
30	Gard	652 km	996 Carrera 4S	333
35	Ille et Vilaine	459 km	996 Targa	326
45	Loiret	395 km	Boxster 2.9	331
58	Nièvre	403 km	991 C4 GTS Cabriolet phase 1	327
62*	Pas de Calais	445 km	991 S Cabriolet phase 1	319
63	Puy de Dôme	585 km	997 4S Cabriolet phase 2	321
68	Haut-Rhin	527 km	Carrera 3.2 Cabriolet G50	334
74	Haute-Savoie	610 km	997 C4 GTS Cabriolet	330
76	Seine Maritime	487 km	356 C Cabriolet	342
78 et 95	Yvelines et Val d'Oise	402 km	964 Carrera 2 Cabriolet	339
83	Var	627 km	997 Targa 4S phase 2	324
84	Vaucluse	402 km	914/6	328
86	Vienne	408 km	997 S phase 1	332

*A noter que les départements 14, 25 et 62 seront refaits, car ils n'avaient été réalisés qu'en une journée et n'ont donc pas eu le même traitement que les autres.



N°195 : Mai 2007

Le mois de mai, à Flat 6 Magazine, ne se contente pas d'être joli, il est surtout celui où nous analysons les tendances du marché, et ce depuis très longtemps. Celles qui montent, celles qui baissent, le temps était venu de "rendre notre copie", et à l'époque, c'était bien plus simple qu'aujourd'hui...

PAR MARC JOLY

Le magazine démarrait sur l'annonce d'une nouveauté dans la gamme Cayenne : le Transsylvéria, conçu pour disputer le rallye du même nom. Avec le recul, sûrement l'un des Cayenne les plus originaux et intéressants jamais sortis, pour ce qui est de son intérêt en collection. Autre nouveauté, d'un tout autre style, la RUF CTR3, un monstre de 700 ch capable de rouler à 375 km/h. Nous espérions alors en voir une un jour en France, ce ne sera hélas jamais le cas. Ces deux nouveautés occupaient deux pages chacune. Le gros morceau était donc notre enquête sur les tendances de l'année, bien plus simples et moins tordues à établir qu'aujourd'hui. Cela ne prenait que huit pages, à l'époque. Et que disions-nous ? Qu'il ne fallait pas tarder à acheter certains modèles, car quelques cotes commençaient à sérieusement monter, globalement tout ce qui était collector. Si certains nous avaient écouté à l'époque, ils seraient riches aujourd'hui, car depuis la tendance ne s'est jamais inversée. Globalement, tout ce qui était d'avant les 964 avait amorcé cette montée, alors que les générations 964 et 993 se cherchaient encore. Bien sûr, 2007, c'est très loin avant la flambée des prix, mais certains signes ne trompaient pas. Repère incontournable, la RS 2.7 venait de prendre 20 000€ en un an, ce qui la mettait à 130 000€ en parfait état. Voyez qu'on est loin du compte. Les 3.2 montaient aussi, mais on était à 27 000€ pour un cabriolet G50. Nous étions impressionnés aussi par la flambée sur les Speedster, le 3.2 grimpaient à 65 000€ ! Quant à une 993 Carrera 4S, elle valait

52 000€... Suivait un sujet de cinq pages sur une 997 Turbo préparée par l'américain GMG, et sortant 550 ch. Le guide d'achat, sur 12 pages, nous disait tout sur la 964 Targa, avec un très bel exemplaire vert menthe. Quant aux huit pages suivantes, j'en frémis encore quand je les regarde, puisque j'avais eu la grande chance d'essayer une 962 sur le stadium d'Abbeville. Pas vraiment le meilleur circuit pour essayer un tel monstre, mais ce fut suffisant pour avoir de vraies impressions. Je me souviens du "confort" général de conduite de cette 962. J'entends par là qu'au-delà des performances exceptionnelles et de l'excellence de son comportement, elle dégagait une relative impression de facilité de pilotage, avec une mise en confiance rapide. Tout en elle respirait l'esprit Porsche, cette idée que tout était fait pour que les pilotes, pendant les 24 heures du Mans, se sentent le mieux possible à bord...

Dans un tout autre domaine, je garde un très bon souvenir de la balade en 911 T 2.2 réalisée un jour de pluie durant un petit rallye de régularité autour de Vals-les-Bains. Une auto dans son jus, mais qui marchait fort bien, et qui avait été achetée en copropriété par deux amis à qui je passe le bonjour. Le sujet faisait six pages. Il précédait le compte-rendu sur le Techno Classica à Essen, sur six pages. Là aussi, les prix commençaient à monter, mais en même temps une 964 RS street version à 149 000€, cela fait rêver, aujourd'hui, non ?

Ainsi s'achevait, en plus de toutes les chroniques habituelles bien sûr, ce 195ème numéro, intéressant et complet.



LE SPÉCIALISTE N°1 DE LA HOUSSE DEPUIS 1989

L'ENGAGEMENT
QUALITÉ

CAR-COVER®



Présent **AUTOMEDON**
LE BOURGET 12 / 13 OCTOBRE
Hall D23 / 25

33260 LA TESTE DE BUCH

Boutique en ligne sécurisée

05 57 158 158

www.car-cover-france.com

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

Entretien - Restauration
Occasions - Boutique

Préparation - Competition
Assistance - Simulateur IMS

mougins auto sport
SPÉCIALISTE PORSCHE
www.mougins-autosport.com

MAS
RACING
www.mas-racing.com

614 avenue de la Plaine 06250 Mougins - France
Tél. : 04 93 756 794 / Fax : 04 93 756 231
contact@mougins-autosport.com

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



JACQUES Assurances

Pascale JACQUES

Agent Général Allianz

3, Rue des Rolliers

CS 90032

30820 Caveirac

Orias : 19005437

Tél 04 66 27 95 27

Fax 04 66 27 95 20

Mail: alpine@agents.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

A man and a woman are shown in profile, looking towards the right. The man is wearing a black leather jacket over a grey t-shirt with 'PORSCHE MOTORSPORT' printed on it. The woman is wearing a white cap and a red polo shirt, also with 'PORSCHE MOTORSPORT' branding. They are standing in front of a racetrack with blue seating.

Portez les couleurs de votre équipe.

Collections Motorsport Porsche Driver's Selection.

Découvrez les nouvelles collections Motorsport Replica et Fanwear Porsche Driver's Selection créées spécialement pour l'arrivée de Porsche en Formula E. Vêtements, bagages ou encore accessoires lifestyle, découvrez un large choix de produits typiquement Porsche.

Rendez-vous dès à présent dans votre Centre (Service) Porsche.

Pour plus d'informations sur la collection Porsche Driver's Selection, veuillez vous rapprocher de votre Centre (Service) Porsche.
Porsche France - RCS Nanterre B348 567 504.



PORSCHE