



# FLAT6 magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

**TAXES/MALUS/RESTRICTIONS DE CIRCULATION**

## COMMENT RESTER OPTIMISTE ?



### ACTU PORSCHE DE RETOUR AU MANS EN 2023

1<sup>ER</sup> ESSAI  
992 Turbo



ESSAI  
Une semaine  
en Taycan



VOYAGE  
La Creuse en  
Cayman 987S





## Moteur thermique et moteur électrique : la meilleure fusion du secteur.

### Nouvelle Panamera 4S E-Hybrid.

Sans arrêt en mouvement ? Montez à bord de la nouvelle Panamera 4S E-Hybrid. Son autonomie en tout-électrique lui permet de couvrir 80 % des trajets journaliers\*. Et pour les escapades du week-end, profitez pleinement de son moteur thermique. Découvrez une berline dotée de performances exceptionnelles et d'un confort à bord sans pareil.

**Centre Porsche Nantes**  
Avenue de la Pentecôte  
44800 Saint-Herblain  
Tél. : 02 40 94 82 50  
nantes.centreporsche.fr

**Centre Porsche Rennes**  
13 Rue des Mesliers  
35510 Cesson-Sévigné  
Tél. : 02 99 83 19 19  
rennes.centreporsche.fr

\*Source : Avere-France. Article publié en mars 2019 : 80 % des trajets journaliers effectués par les Français sont d'une distance de moins de 50 kilomètres. Enquête « Le baromètre de la mobilité électrique » réalisée par IPSOS pour le compte de l'Avere-France et Mobavia en septembre 2018.

Gamme Panamera (28/10/2020) - Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 2,0 à 13,3 l/100 km - Émissions de CO<sub>2</sub> : de 45 à 302 g/km. Plus d'informations sur le site [www.porsche.fr](http://www.porsche.fr)



**PORSCHE**

WorldMags.net



# Sommaire

## P5 ÉDITO

## P6 ACTUS

## P14 LA PORSCHE DU MOIS

991 Turbo S Cabriolet Viola métallisé  
3AE/cuir Espresso/coutures Craie

## P55 ABONNEZ-VOUS À FLAT 6

## P84 LA CHRONIQUE DE ROMAIN DUMAS

Mes secrets de pilotage :  
le circuit de Nogaro

## P86 COURRIER DES LECTEURS

## P130 PORSCHE CLUBS

## P136 LA COTE DE FLAT 6

## P140 PETITES ANNONCES

## P174 CLUBS INDÉPENDANTS

## P176 INDEX DES GUIDES D'ACHAT ET CARNETS DE VOYAGE

## P178 150 NUMÉROS PLUS TÔT

## ESSAIS

### P18 NOUVEAUTÉ

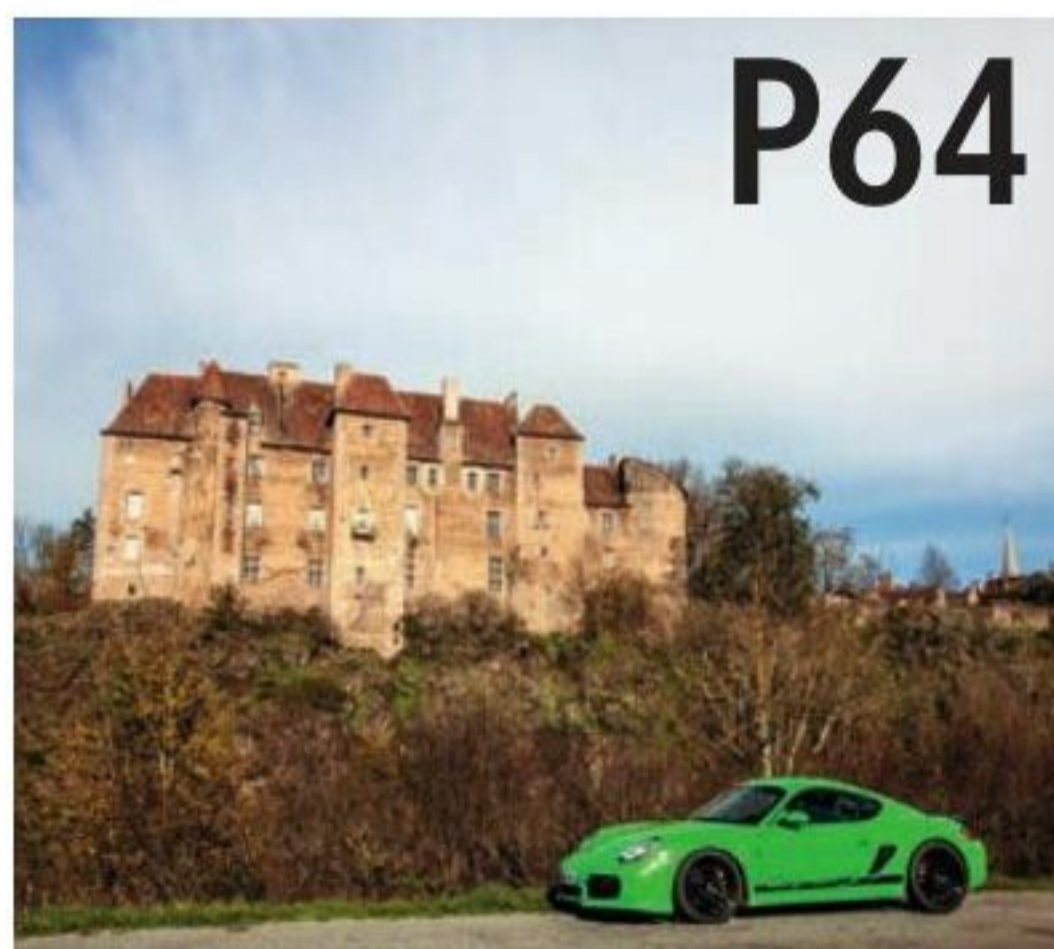
992 GT3 Cup

### P24 PREMIER ESSAI

992 Turbo

### P32 ESSAI

718 Boxster GTS PDK



### P56 ESSAI

Une semaine en Taycan Turbo S

## MAGAZINE

### P16 ACTUALITÉ

Porsche annonce son grand retour aux  
24 heures du Mans

### P36 ENQUÊTE

Taxes/Malus/Restrictions de circulation  
Malus... Comment rester optimiste ?

### P64 CARNET DE VOYAGE

La Creuse (23) en Cayman 987 S ph1

## P78 VISITE

Les 50 ans de Stand 21

## CLASSIC

## P90 ACTUS

## P92 LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH

La victoire au bout du suspense

## P96 GUIDE D'ACHAT

993 Carrera 4 phase 2

## P110 INSOLITE

Paris en 911 SC Targa

## P114 CONCENTRATION

911 Classic : 6ème édition

## P118 VISITE

Emory Motorsports

## P124 LE COUP DE CŒUR DE GRÉGORY

La France deviendrait-elle un pays  
autophobe ?

# P24



# P96





## CRÉATEUR DE GARAGES HAUT DE GAMME



- BUREAU D'ÉTUDES 3D
- UNE IDENTITÉ VISUELLE UNIQUE
- DES MATIÈRES NOBLES
- UNE PRESTATION CLÉS EN MAIN
- FRANCE & INTERNATIONAL



[WWW.CAREA-DESIGN.FR](http://WWW.CAREA-DESIGN.FR)

WorldMags.net

TÉL : +33(0)9 77 61 01 46 - [INFO@CAREA-DESIGN.FR](mailto:INFO@CAREA-DESIGN.FR)

**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, Carpix,

Kyle Fortune, Bruno Guillain, Patrick Klausner,

Nathalie Philis

**Correspondants étrangers**

Stéphane Szantai (USA), Ian Kuah (D)

**Gestion des ventes au numéro  
et de la promotion**

(numéro réservé aux diffuseurs et dépositaires)

A Juste Titres

Alexandre Campi / a.campi@ajustetitles.fr

Réassort et quantités modifiables sur

Direct-Editeurs.fr (appli gratuite)

**Impression**

Léonce Deprez - ZI « Le Moulin » - 62620 Ruitz



**Origine du papier**

intérieur - Allemagne

couverture - Belgique

Taux de fibres recyclées : 0%

Certification : PEFC

Ptot : intérieur 0,016 kg/tonne

Ptot : couverture 0,01 kg/tonne

**Distribution**

Presstalis (France), Tondeur (Belgique)

IMPRIME EN FRANCE / ISSN : 1156-9425

**RÉGIE PUBLICITAIRE**

**RST communication**

55 Chemin du Liseron - Lieudit Surlé

83230 Bormes les Mimosas

Tél. : 04 98 01 50 50

flat6regie@orange.fr

**Directeur de la publicité**

Christian Tahon : 06 08 28 72 10

**Responsable de clientèle**

Naziha Laroussi : 06 67 97 46 30

Flat6 Magazine  
est membre du



www.flat6mag.com

Facebook : flat6magazine

Instagram : flat6magazine



# Edito

30 ANS  
FLAT6  
Magazine



## Résister !

J'imagine que vous ne serez pas fâchés de quitter cette année 2020 moribonde, qu'on pourra qualifier... d'an foiré ! (elle n'est pas de moi, je précise !). Au moment d'attaquer 2021, on hésite cependant à pavoiser, car rien ne dit que la crise liée à la pandémie ne va pas encore nous pourrir le début de l'année à venir. Gardons le moral, malgré tout, et restons optimistes ! Ce n'est cependant pas de cette crise-là dont il est question sur notre couverture, et dans les colonnes de ce 358ème numéro. Car pour les passionnés de voitures, il est bien d'autres nuages noirs qui se sont amoncelés dans le ciel, qui pourraient bien finir, si on y prend garde, par saper pour de bon le moral des porschistes. Taxes de plus en plus lourdes, malus "hénaurme", restrictions de circulations dans les grandes villes, n'en jetez plus, la coupe est pleine ! Nous aurions pu faire une couverture-coup de poing sur ce sujet, style "trop c'est trop", ou "ça suffit !" Cela nous a d'ailleurs valu des débats acharnés au sein de notre rédaction, où l'on a bien failli en finir aux poings, justement. Non, je plaisante, on s'entend trop bien pour ça... Mais au final, à un moment donné, nous n'avons pas oublié notre raison d'être depuis toujours : rêver, faire rêver, transmettre du positif, permettre, à travers une passion, de sortir des tracasseries du quotidien, telle a toujours été notre vocation. Du coup, dans tout ce marasme, nous avons

choisi, en plus de vous énumérer objectivement tout ce qui vous attend en 2021, de vous trouver de bonnes raisons de rester optimistes, malgré tout. Car il y a de bonnes raisons de l'être ! Je ne prendrai ici qu'un seul exemple, car c'est sûrement (en plus de l'annonce du retour de Porsche au Mans !) la meilleure nouvelle du mois, si ce n'est de l'année : Porsche et Siemens se sont associés pour créer et produire un carburant synthétique qui, pourrait, à moyen terme, solutionner bien des problèmes autour de l'avenir des moteurs thermiques. Juste à temps pour convaincre le parlement européen de calmer le jeu de la frénésie sur le "tout électrique" ? Espérons.

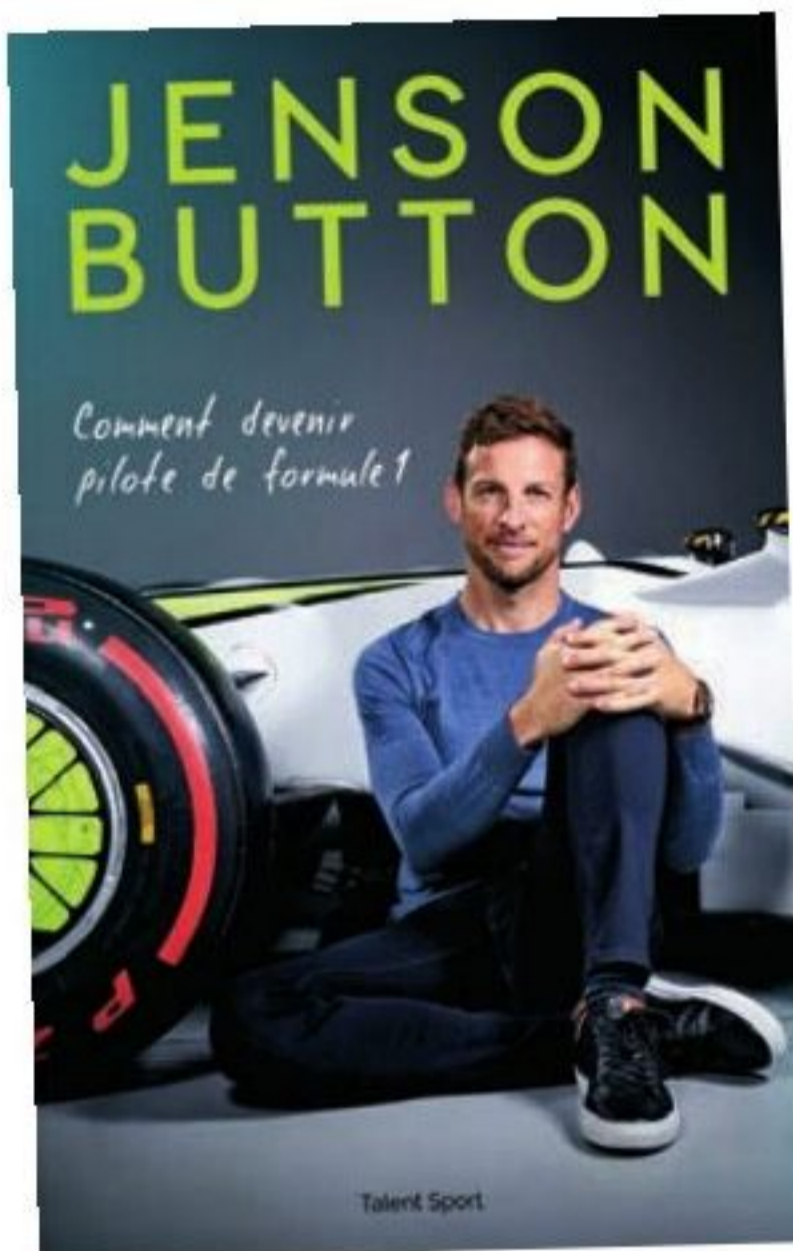
Au final, on pourra toujours nous reprocher de trop voir la vie en rose, mais rassurez-vous, nous avons les yeux grands ouverts, nous sommes bien conscients des menaces qui pèsent sur notre passion : il est temps de faire en sorte que les lignes bougent, mais avant tout, nous souhaitons vous aider à terminer cette année et surtout à commencer la prochaine de la meilleure des manières et avec... optimisme ! Alors, une bonne et heureuse année à tous !

*PS : On y croit tellement que nous allons vous proposer, pour la première fois, un rallye Flat 6 ! (voir page 6)*

**Marc Joly**

Pour trouver facilement Flat6 Magazine : [www.trouverlapresse.com](http://www.trouverlapresse.com)

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



## Jenson Button, comment devenir pilote de F1

Rien à voir avec les Porsche, mais vu le plaisir que nous avons eu à lire son premier livre, dans lequel il écrivait son autobiographie, nous ne résistons pas au plaisir de vous signaler la sortie de ce second opus, qui est un recueil d'anecdotes et de conseils, souvent sur le ton de l'humour. Entre autres, vous y apprendrez comment faire face à votre équipe lorsque vous venez d'encaster leur voiture à plusieurs millions d'Euro, ou comment préparer votre spray au champagne avant le grand jour. Un bon moment de détente.

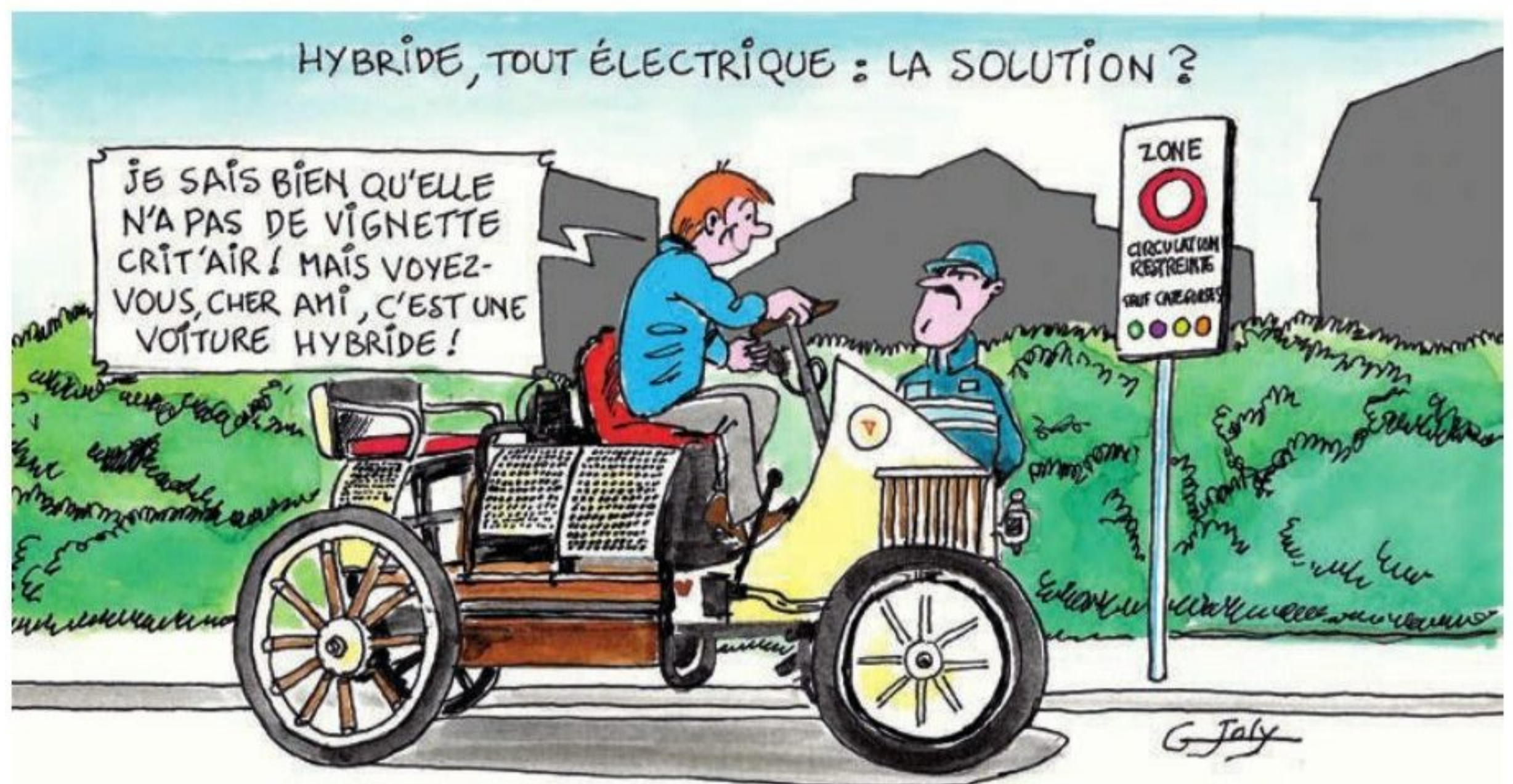
Talent Editions, 21,90€,  
320 pages



## Calendrier TechArt

TechArt dévoile son nouveau calendrier 2021 : "Unlocked", mettant en avant la nouvelle gamme TechArt. Le calendrier est limité à 1 000 exemplaires et comporte 12 planches. Il peut désormais être précommandé sur [www.techart.com/2021](http://www.techart.com/2021), au prix de 29,80€ plus frais d'expédition.

[Techart.de](http://Techart.de)



ORGANISATION RALLYSTORY  
2021  
**FLAT 6 RALLYE**  
1<sup>RE</sup> EDITION 24-27 JUIN 2021  
**EN CORSE**

FLAT 6 Magazine RALLYE TOURISTIQUE POUR TOUTES LES PORSCHE  
Renseignements et inscriptions à partir du 30/01/21

RALLYSTORY

## NOUVEAU

## Flat 6 Rallye, en Corse

Un beau rallye en Porsche avec une partie de l'équipe Flat 6, sur l'île de beauté, cela vous tente ? La 1<sup>ère</sup> édition de ce rallye, dont les prestations tendront vers le haut de gamme, aura lieu du 24 au 27 Juin en Corse. Ce rallye sera organisé avec Rallystory, qui a une grande expérience du sujet (entre autres, ils organisent déjà la très fameuse coupe des Alpes). Par ailleurs, une personnalité connue du sport automobile et de Porsche sera le parrain de ce rallye. Nous vous révélerons son nom très prochainement ! En attendant, prenez d'ores et déjà date, les renseignements et inscriptions tomberont à partir du 31 janvier prochain, dans nos colonnes, sur notre site Internet et sur celui de Rallystory.

# VOTRE ASSURANCE PORSCHE

## AU MEILLEUR PRIX, LE SERVICE EN PLUS

ASSURANCE COLLECTION DÉS 10 ANS REGROUPEANT 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](mailto: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.



PORSCHE MOTORSPORT adidas  
JUSQU'À  
**-45%**



COLLECTION **PORSCHE CLASSIC**

JUSQU'À  
**-50%**



**+ DE 1500 MINIATURES EN STOCK !**

**du 1/87<sup>e</sup> au 1/8<sup>e</sup>**

PORSCHE 992 CARRERA CAB  
1:43



PORSCHE 992 CARRERA 4S CAB  
1:43



PORSCHE 992 CARRERA S  
1:43



PORSCHE 992 CARRERA S CAB  
GT4 - 1:43



PORSCHE PANAMERA GTS  
1:43



PORSCHE CAYMAN GT4  
1:43



PORSCHE PANAMERA GTS  
1:43



PORSCHE 917 LIVING LEGEND  
1:43



PORSCHE 911 RSR  
Le Mans 2018 - 1:18



PORSCHE CAYMAN GT4  
Clubsport - 1:18



PORSCHE MISSION E  
Cross Turismo - 1:18





## Carnet

### Roland d'Ieteren

L'annonce du décès de Roland D'Ieteren a jeté un grand froid sur le monde de l'automobile en Belgique. Très apprécié autant comme capitaine d'entreprise que comme homme, Roland D'Ieteren nous a quittés à l'âge de 78 ans, emporté par le Covid. Il avait pris la direction du groupe D'Ieteren en 1975, suite au décès accidentel de son père. Il en a fait un groupe d'envergure internationale, rachetant successivement Avis Europe et le groupe Belron, qui, avec ses marques Carglass et Autoglass, est le premier groupe mondial de remplacement et de réparation de vitrage automobile. Aujourd'hui, le groupe d'Ieteren importe en Belgique les marques Porsche, VW, Audi, Bentley, Lamborghini, Seat, Skoda, Bugatti et Yamaha ! Non content de développer sa propre entreprise, il a aussi contribué à la création du musée Autoworld, à Bruxelles, et surtout il a créé sa propre galerie-musée de l'automobile, également à Bruxelles, regroupant tout ce que D'Ieteren a pu produire, ainsi que toutes sortes de modèles iconiques de diverses marques, dont Porsche. C'est cette galerie qui nous a régulièrement prêté des Porsche pour couvrir différentes éditions du Télévie. Rappelons que des Roadster 356 ont notamment été assemblés chez D'Ieteren au tout début des années 60. Passionné de belles automobiles, il avait passé la main à son fils Nicolas voici trois ans, mais restait très proche de cette entreprise qui a été toute sa vie. Les très nombreux messages affectueux qui ont suivi son décès témoignent du respect et de la sympathie qu'il avait su drainer tout au long de son existence.

A sa famille et à ses proches, toute la rédaction de Flat 6 transmet ses plus sincères condoléances.



## 992 Turbo TechArt

Avec son nouvel Aérokit, pour les Porsche 911 Turbo et Turbo S, type 992, TechArt redéfinit le style des modèles Turbo. Le nouveau kit comprend un pare-chocs avant complet, des jupes latérales de forme dynamique, un becquet de toit et des entourages d'entrées d'air latérales. À l'arrière, un diffuseur central, des sorties d'air avec des ailettes des deux côtés du tablier arrière et un nouveau profil d'aileron du becquet complètent l'ensemble.

## La Pyrénéenne

Alpes Holiday a mis plusieurs balades-rallyes à son programme pour 2021. Parmi eux, se déroulera, du 31 août au 5 septembre, la Pyrénéenne. Rendez-vous, en fin d'après-midi mardi, à votre premier hôtel de la Pyrénéenne entre Argelès et Collioure. Accueil des participants avec cocktail de bienvenue et présentation du programme. Mercredi, jeudi, vendredi et samedi successions de cols dans de magnifiques paysages, sans oublier la gastronomie ou le patrimoine des lieux visités. Deux paradors sont au programme. Retour à Saint-Jean-de-Luz le samedi soir. Dimanche, petit-déjeuner et fin du périple. [www.clubalpesholiday.com](http://www.clubalpesholiday.com)



## Porsche Digital

Porsche Digital élargit son portefeuille de produits. L'assistant numérique "Source" aura une meilleure capacité à détecter les bruits de fond, par exemple lors des tests de composants de véhicules. L'objectif est, entre autres, d'améliorer le développement et la production de composants dans l'industrie automobile. Les tests acoustiques, basés sur l'intelligence artificielle, augmentent la qualité et réduisent les coûts dans un large éventail d'applications.



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

# ROSEPASSION.com

**Encore plus de pièces...**

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

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

NOUVEAU  
SITE  
INTERNET

**ROSE PASSION**

Récherche par mot-clé  
Suivre par référence

Choix du véhicule  
Mon compte  
Mon panier

Toutes les pièces pour tous les véhicules !  
Porsche 356, 911, 912, 914, 924, 928, 944, 964, 965, 986, 993, 996, 997, Turbo, GT2, GT3, RS, Boxster, Cayman et Cayenne !

SÉLECTIONNER VOTRE VÉHICULE

911 911 Turbo 911 911 GT3 911 Turbo

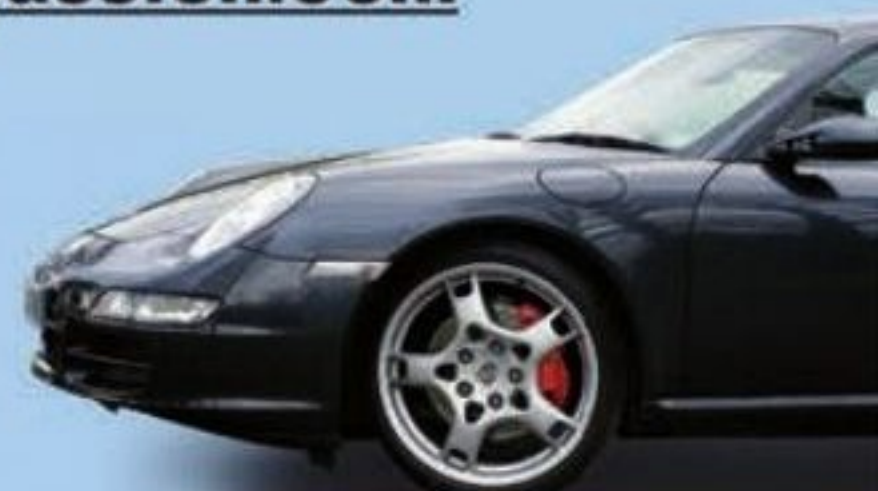
Nos GARANTIES

et les DOM-TOM

48h

**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.com](http://www.rosepassion.com)



## Ralentisseurs illégaux : ça bouge !

Cela fait des années que nous nous plaignons de la prolifération des ralentisseurs dans les villes et les villages de France. S'il est évident qu'il est important d'inciter les automobilistes à ralentir en agglomérations, la manière totalement anarchique et incohérente dans laquelle sont réalisés ces ralentisseurs a de quoi profondément agacer. On sait, depuis quelques temps déjà, que la plupart d'entre eux sont illégaux, et il semble qu'enfin, les choses se mettent à bouger. En quelques jours, c'est d'abord l'association "40 millions d'automobilistes" qui a lancé une grande pétition en vue d'une consultation, puis un regroupement de trois associations, la ligue de défense des conducteurs, Pour une mobilité sereine et durable, et l'Automobile-club des avocats, qui se sont associés pour lancer une véritable action contre ces ralentisseurs. Puisse ce mouvement de fond permettre de faire avancer le dossier...



## Votre Porsche en plumes !

P comme Porsche, une passion intacte ! P comme Passion, son moteur au quotidien, la création en est une autre ! P comme Plumes, création de tableaux en technique mixte (collage et acrylique) à base de plumes. Des compositions uniques et sur-mesure, réalisées entièrement à la main et composées avec des plumes naturelles sélectionnées avec soin. Différents formats, dimensions et couleurs sont possibles sur demande. Votre 911 en plumes, qu'en pensez-vous ? Marie-Christine Vuillet : [www.plumebymc.com](http://www.plumebymc.com)



## Un nouveau pilote reprend le volant de Polydal !

Jean-Marc Devaux transmet à Guillaume Edelin les commandes de la société créée en 2008. L'équipe de Polydal reste à votre écoute et vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année. Pour toute nouvelle demande, l'adresse mail [contact@dallesdesol.com](mailto:contact@dallesdesol.com) reste inchangée.



## Le réseau Porsche France s'agrandit

Porsche Distribution SAS va ouvrir un nouveau Centre Porsche basé à Poissy, afin de donner une nouvelle dimension au Centre Porsche Saint-Germain-en-Laye. Il sera un des premiers sites en France à intégrer le nouveau concept « Destination Porsche » et proposera l'ensemble des compétences et des types d'interventions nécessaires au service après-vente de la marque. Ce nouvel espace, d'une superficie d'environ 7 600m<sup>2</sup>, ouvrira ses portes à l'été 2022.

## Marathon de drift pour le Taycan

Le Porsche Taycan fait son entrée dans le Livre Guinness des Records en accomplissant le plus long drift jamais réalisé par un véhicule électrique. Le record a été établi au PEC Hockenheimring. L'instructeur Porsche, Dennis Reiter, y a effectué 210 tours sur un anneau de 200 m de long, les roues avant de la voiture constamment orientées vers l'extérieur de la courbe. Il lui a fallu 55 minutes, à une vitesse moyenne de 46 km/h, pour parcourir 42,171 km.



Finition polie et noire



Finition noire



DISTRIBUTEUR  
POUR LA FRANCE

 17, 18 et 19"

# Jantes Fuchs

CREATION WEINBERG

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



Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930  
ROSE PASSION - BP 40075 - 54703 PONT A MOUSSON CEDEX

ROSEPASSION.COM

## HISTOIRES DE COULEURS

### Shark Blue uni D5C

Dans un clip vidéo publicitaire « The heist (le casse en français) » diffusé en février 2020, l'image furtive d'une 911 type GT3 Bleu... avait mis le feu à la toile. Fuite involontaire ou savant teasing, les internautes s'interrogeaient. Le doute est levé depuis ce mercredi 25 novembre, suite à une autre fuite, la GT3 2021 aura la peau Bleue... et quand on connaît la force d'influence d'une teinte de présentation, il y a fort à parier que l'on devrait croiser une majorité de 992 GT3 Shark Blue dans les showrooms et sur nos routes en 2021... tant mieux, il n'y a jamais trop de couleurs dans notre univers quotidien !

Une couleur n'apparaît jamais par hasard. Si vous êtes observateurs, vous avez remarqué que la teinte Bleu connaît un retour en grâce notable dans le parc automobile. « Bleu qui est synonyme de sportivité, de dynamisme et d'avenir » assure un responsable des tendances chez BASF. Bleu Requin assure la parfaite synthèse de l'air du temps et des valeurs de la GT3... Il faut remonter à la 996 GT3 Zanzibar Red présentée à Genève en 1999, pour retrouver une couleur de lancement aussi forte en image. Un traitement réservé depuis lors, aux cousines RS.

Alors, ce Bleu Requin, à quoi ressemble-t'il. Je dirais... un Bleu Riviera/bleu Mexico plus soutenu, proche de Bleu Voodoo ou

Bleu Club. Un vrai bleu, moins complexe que Bleu Miami. Nous comprenons mieux à présent l'absence de Bleu Neptune (Taycan) dans le nuancier 992. La question : Qui aura envie de commander les PTS citées plus haut après avoir découvert cette nuance de Bleu très proche\* ? Le prestige du nom et de l'exclusivité ? Plus étrange, il existe une référence couleur très (très) proche dans le nuancier VW/Audi... Bleu Bleuet (Cornflower blue) code D5C, soit celui de Shark Blue ! En attendant 2021, et la présentation officielle de la 992 GT3... que diriez-vous d'un Blue Shark, façon cocktail cette fois, pour trinquer à la nouvelle année... Santé !

DM



\*Shark Blue serait disponible au nuancier 21/22 à partir de septembre, en remplacement de Bleu Miami...



#### Carnet

#### Walter Lechner

L'autrichien Walter Lechner s'est éteint à l'âge de 71 ans. De sa première carrière de pilote, on retiendra un titre en Intersérie et deux participations aux 24 heures du Mans, sur Porsche 962 C (deux abandons, hélas). Mais de Walter Lechner, on retiendra surtout la création d'une écurie portant son nom, faisant rouler des Porsche en GT, en Supercup et en Carrera Cup, avec pas moins de 11 titres ! Ce sont ses fils qui dirigent aujourd'hui le team Lechner, qui a également fondé une école de pilotage. Toutes nos condoléances à sa famille et ses proches.



## Carnet

### Arnaldo Pestana

Un fois de plus le monde de la Porsche a perdu l'un des siens. Arnaldo Pestana nous a quitté accidentellement, à l'aube de sa 40ème année.

L'équipe et les fidèles du garage l'Autosiate, situé à Courbevoie, sont en deuil. Arnaldo était le cadet d'un an de Florent, son frère, qui créa l'Autosiate en 2004. Les deux inséparables avaient fait leurs armes à Levallois chez Jacky Dechaumel, le grand spécialiste Porsche des années 60/2000. Arnaldo s'était à l'époque spécialisé dans la carrosserie et l'on peut dire qu'il connaissait la 911 jusqu'au moindre boulon.

Après avoir travaillé pour des marques traditionnelles, c'est bien naturellement qu'il rejoignit son frère Florent à l'Autosiate. Carrossier hors pair, mécanicien soigneux et méticuleux, celui qu'on appelait affectueusement « le chauve ou le clown » était la joie de vivre du garage. A sa famille, à ses trois enfants, toute l'équipe de Flat 6 Magazine adresse ses plus sincères condoléances.



## Porsche Motorsport : le programme sportif 2021

D'habitude, début décembre, se déroule la grande soirée "The night of champions", à Weissach, qui permet de célébrer tous les pilotes, les victoires et les titres de l'année écoulée au département Porsche Motorsport, y compris les différentes Carrera Cup, tout en annonçant les projets à venir pour l'année suivante. Mais cette année, avec la pandémie, rien n'est comme d'habitude. Pour la première fois, cette grande soirée s'est déroulée en mode virtuel, tout le monde devant son ordinateur. Intéressons-nous aux annonces qui ont été faites. Vous lirez par ailleurs que Porsche a annoncé son grand retour aux 24 heures du Mans pour 2023, mais cette info n'a été officialisée que le mercredi 16 décembre, soit quatre jours après la grande soirée, durant laquelle a surtout été confirmée la poursuite de l'engagement de Porsche en formule E, avec deux voitures pour André Lotterer et le nouveau venu Pascal Wehrlein. Côté endurance, avec le retrait déjà annoncé du championnat IMSA américain, restent deux 911 RSR en WEC, avec un équipage Bruni-Lietz, et un second, plus surprenant, regroupant le français Kevin Estre et le suisse Neel Jani, qui revient de la formule E. On note une nette réduction

du nombre de pilotes usine, le chiffre passant de 22 à 14 ! Dans ceux qui partent, des noms connus : Earl Bamber, Nick Tandy, Patrick Pilet, Michael Christensen, Sven Müller et Dirk Werner (on en reverra cependant un certain nombre sur des Porsche privées soutenues par l'usine) ! Julien Andlauer reste jeune professionnel et Ayhan Güven reste en tant que Porsche junior. Jaxon Evans sera mis au service d'équipes privées, tout comme Romain Dumas, Patrick Long, Frédéric Makowiecki, Thomas Preining, Simona de Silvestro et Laurens Vanthoor. A noter que, pour la première fois, la 991 RSR phase 2 est autorisée à être vendue à des équipes privées pour rouler en GTE-Am. On verra ainsi rouler l'acteur Michael Fassbender à son volant. On devrait le voir aux 24 heures du Mans !

Traditionnellement, cette nuit des champions permet aussi de récompenser les meilleurs pilotes Porsche privés à travers le monde : la Porsche Cup 2020 est ainsi remportée par l'allemand Robert Renauer, qui roulait sur une GT3 R en ADAC GT Masters.

MJ



**Patrick et Anne-Laure**  
**TORTORICI** Père & Fille

**Allianz**   
Assureur Officiel

Depuis plus de 15 ans, nous avons réalisé  
notre rêve en mêlant Passion et Travail.  
Permettez-nous de vous accompagner dans le vôtre



**Assistance VIP - Protection du Conducteur et de ses Passagers**  
**Forfait aux kilomètres - Circuit hors compétition - Protection Juridique...**

10 rue Claude Genoux  
73200 Albertville  
Contact : 04.79.32.23.07  
albertville.tortorici@allianz.fr



Orias 07021132 / 20003132



# PASSIONAUTO.COM

Les pièces pour entretenir, réparer, restaurer ou optimiser votre PORSCHE

**40 000 PIÈCES EN LIGNE**

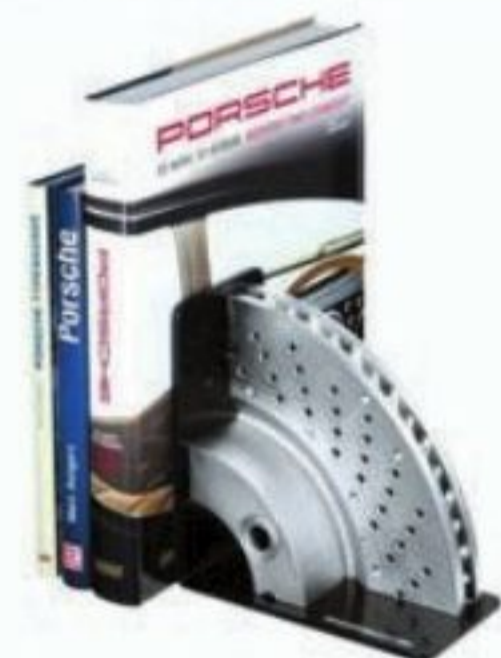
Jantes

Suspension

DÉCOUVREZ LES  
**ACCESSOIRES  
PORSCHE®**

Embrayage

Intérieur



Toute l'équipe de Passionauto vous souhaite une

# BONNE ANNÉE 2021 !



*Nos experts à votre écoute*



*Nouvelle adresse*



*Passionauto.com*

Du lundi au vendredi  
9h-12h / 13h30-18h  
Par mail 24h/24 - 7j/7  
contact@passionauto.com  
02-47-747-911

20, le Chaumenier  
37320 CORMERY  
FRANCE



WorldMags.net

Un service  
**PREMIUM**  
en toutes circonstances  
passionauto.com



# HISTOIRE DE COULEURS

## LA PORSCHE DU MOIS

Par Dominique Maroni

### 991 Turbo S Cabriolet Viola métallisé 3AE/cuir Espresso/coutures Craie

C'est une pépite que je vous invite à découvrir ce mois. Un modèle unique configuré par le département Exclusive, une vitrine du savoir-faire de la Manufaktur à la liste d'options XXL... « 15 jours après la réception de ma 911, je découvrais toujours de nouvelles options » sourit Stéphane. « Je suis un néo Porschiste, me glisse le mosellan, j'ai acheté ma première Porsche en 2017, une Panamera phase 2... avec laquelle nous (avec Sandrine, mon épouse) avons participé à notre première sortie Club. Une expérience très sympa, que nous avons souhaité renouveler au volant d'une voiture plaisir, qui rime dans notre esprit avec Cabriolet. Sur les conseils d'Eric Goertz, \* je fis l'acquisition d'un Boxster GTS Rouge Carmin. « Un Boxster... Rouge Carmin, tu plaisantes ? » J'ai cru que Sandrine s'étranglait à l'annonce de mon choix ! Nous avons participé à des sorties inoubliables avec ce Boxster GTS... que j'ai revendu à un garçon sympathique et passionné qui saura en prendre soin. Sandrine avait les larmes aux yeux de le voir partir... »



#### « 15 JOURS APRÈS LA RÉCEPTION DE MA 911, JE DÉCOUVRAIS TOUJOURS DE NOUVELLES OPTIONS »

confie Stéphane, qui poursuit... « Au fil des échanges, lors des sorties Club, j'ai compris que la 911 Turbo S constituait le Graal des Porschistes... avec un frein financier et psychologique dans l'hexagone, la fiscalité ! Pour rappel, Stéphane réside au Luxembourg. « Clic sur Mobile pour trouver ce Graal à 4 roues... en Cabriolet. Un premier exemplaire Gris Quartz qui ne coche pas toutes les cases... et puis cet exemplaire Viola métallisé qui paraissait Noir sur les photos, vendu par un pharmacien de Stuttgart. Allô Eric, Viola, tu connais ? Viola métallisé !!! C'est la couleur de la 964 Jubilé 30 ans de Dominique (un membre du P.C Lorraine), Saute dessus, me dit-il, c'est une affaire en or ! J'ai compris très vite que c'était une pièce unique à la lecture de la liste des options, et qu'il ne fallait pas « traîner », se souvient Stéphane. C'est ainsi que ce Show Car Exclusive a rejoint le garage de Stéphane. « La première nuit, je voulais dormir dans le garage... tant j'étais heureux et fier de ma Turbo S. En particulier l'intérieur full cuir naturel Espresso, coutures Gris Galet. Je pense que toutes les options de garnitures intérieures cuir sont cochées. Je suis fan de la teinte Viola métallisée... malgré la difficulté à la maintenir propre. C'est une teinte étonnante qui varie avec la lumière, ce n'est jamais la même voiture. » Un couple heureux doublement, car à la découverte de leur nouvelle 991, se sont ajoutées à partir du mois de juin, les sorties avec le Club Porsche Lorraine. « J'avais un a priori sur la mentalité des Clubs Porsche... qui est tombé dès la 1ère sortie (en Panamera). L'ambiance est top dans le P.C Lorraine, un Club de 120 membres où

tous les membres se connaissent. » 2017-2020, trois années de découverte de l'univers Porsche pour Stéphane qui en fin pilote, analyse ses autos... « La 911 est le mythe ! Le Boxster 981 GTS n'est pas une « petite » Porsche. La Panamera, remplacé par un Cayenne Coupé Hybride Pack Sport, possède l'ADN Porsche. Touché de route, direction réactive et ressenti des freins sur le disque hyper sensible ! J'ai envie à présent d'exploiter le potentiel d'une Porsche sur circuit... » La suite de la découverte !

#### Questionnaire de Proust

##### Quel est votre meilleur souvenir au volant d'une Porsche ?

Notre première « grande » sortie Club en Corse, avec le Boxster GTS. Auto, parcours, ambiance... inoubliable !

##### Quelle est votre route préférée en Porsche ?

Les Ardennes Luxembourgeoises, dans le nord du Luxembourg (Esch-sur-Sure, Mullerthal, Remich). Des paysages superbes, des routes supers propres. Méconnu, c'est dommage !

##### Qu'est-ce qui vous semble indispensable dans une Porsche ?

La capote sur la route... la PDK en circuit.

##### Qu'est-ce qui vous semble superflu ?

Tous les « trucs » modernes que l'on trouve sur la 992 !

\*Eric Goertz (PZRO) est le Vice-Président du P.C. Lorraine.



# MECATECHNIC.COM

Partenaire de votre passion!



Classique



Performance



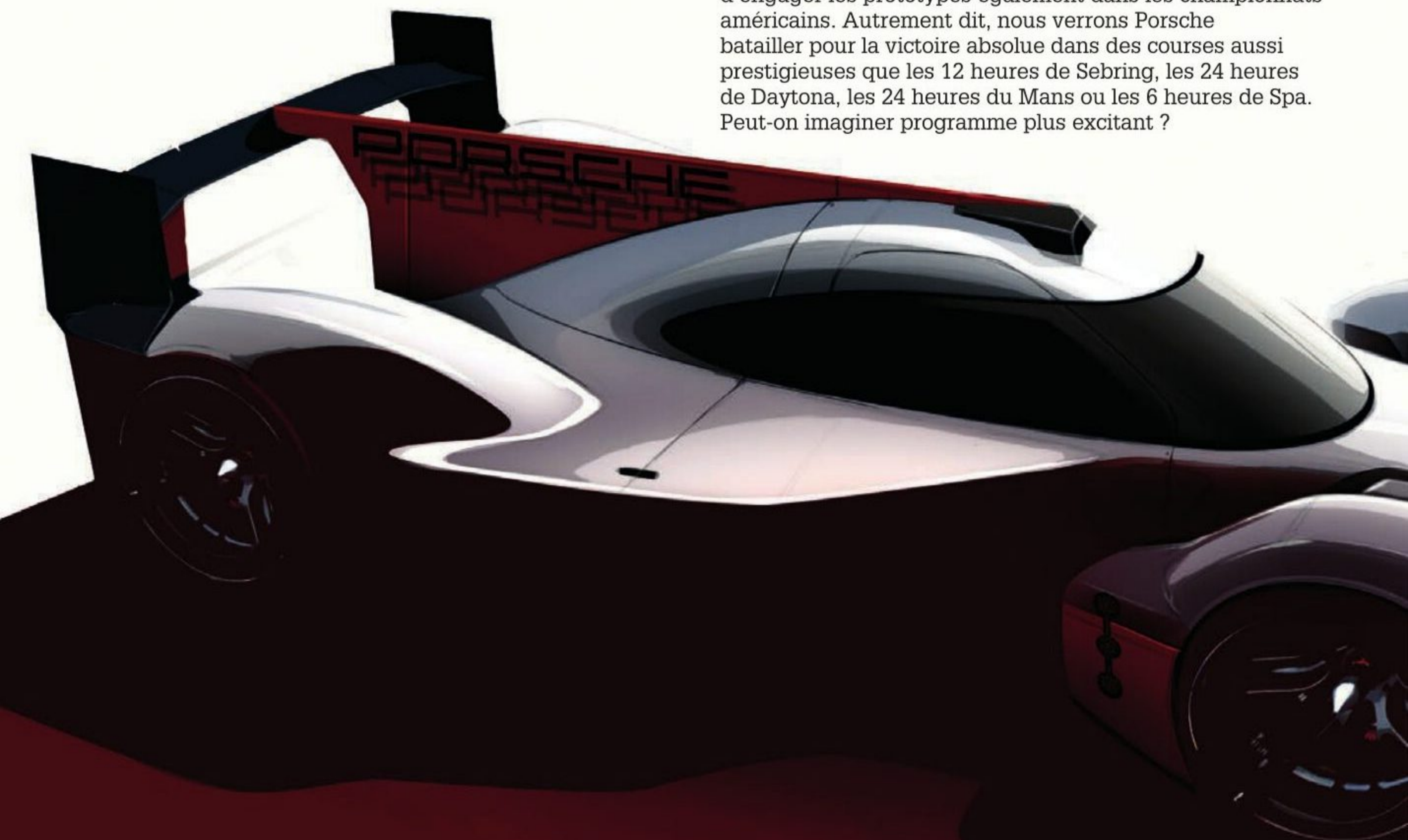
# PORSCHE ANNONCE SON GRAND RETOUR AUX 24 HEURES DU MANS

**L'abandon du programme LMP1 avec la 919 Hybrid avait laissé beaucoup de passionnés désemparés. Mais nous avons de nouvelles raisons de sourire, car Porsche vise de nouveau la victoire absolue en Championnat du Monde d'Endurance en s'engageant dans la future catégorie LMDh.**

TEXTE : THOMAS SCHENCK - PHOTOS : PORSCHE AG

Le feu vert a été donné par le directoire, c'est désormais officiel. Porsche a pris la décision de revenir dans la catégorie reine du Championnat du Monde d'Endurance (WEC). Il va falloir tout reprendre de zéro, car le règlement de la FIA est sur le point d'évoluer fortement. D'abord, dressons un constat amer : les constructeurs n'étaient plus du tout intéressés par le LMP1 en endurance. Devenu bien trop cher pour trop peu de courses et trop peu d'exposition médiatique, il ne faisait plus vraiment sens. Après le départ de Porsche, il n'y avait plus réellement de concurrence

pour Toyota et seule la catégorie GTE suscitait vraiment l'enthousiasme des passionnés. Pensez-vous, 50% du plateau était composé de GTE, et toutes les voitures qui s'y trouvent sont des Ferrari 488, Porsche 911, Ford GT et consorts. En bref, des voitures que l'on peut acheter chez son concessionnaire. Forte de ce constat, la FIA a considérablement revu sa copie et a remanié totalement le règlement du LMP1 qui rassemblera désormais deux types de prototypes : les LMH (Le Mans Hypercar) et les LMDh (Le Mans Daytona h). C'est cette dernière catégorie qui intéresse Porsche car le règlement LMDh permet d'engager les prototypes également dans les championnats américains. Autrement dit, nous verrons Porsche batailler pour la victoire absolue dans des courses aussi prestigieuses que les 12 heures de Sebring, les 24 heures de Daytona, les 24 heures du Mans ou les 6 heures de Spa. Peut-on imaginer programme plus excitant ?







### AU MANS, MAIS AVEC QUEL PROTO ?

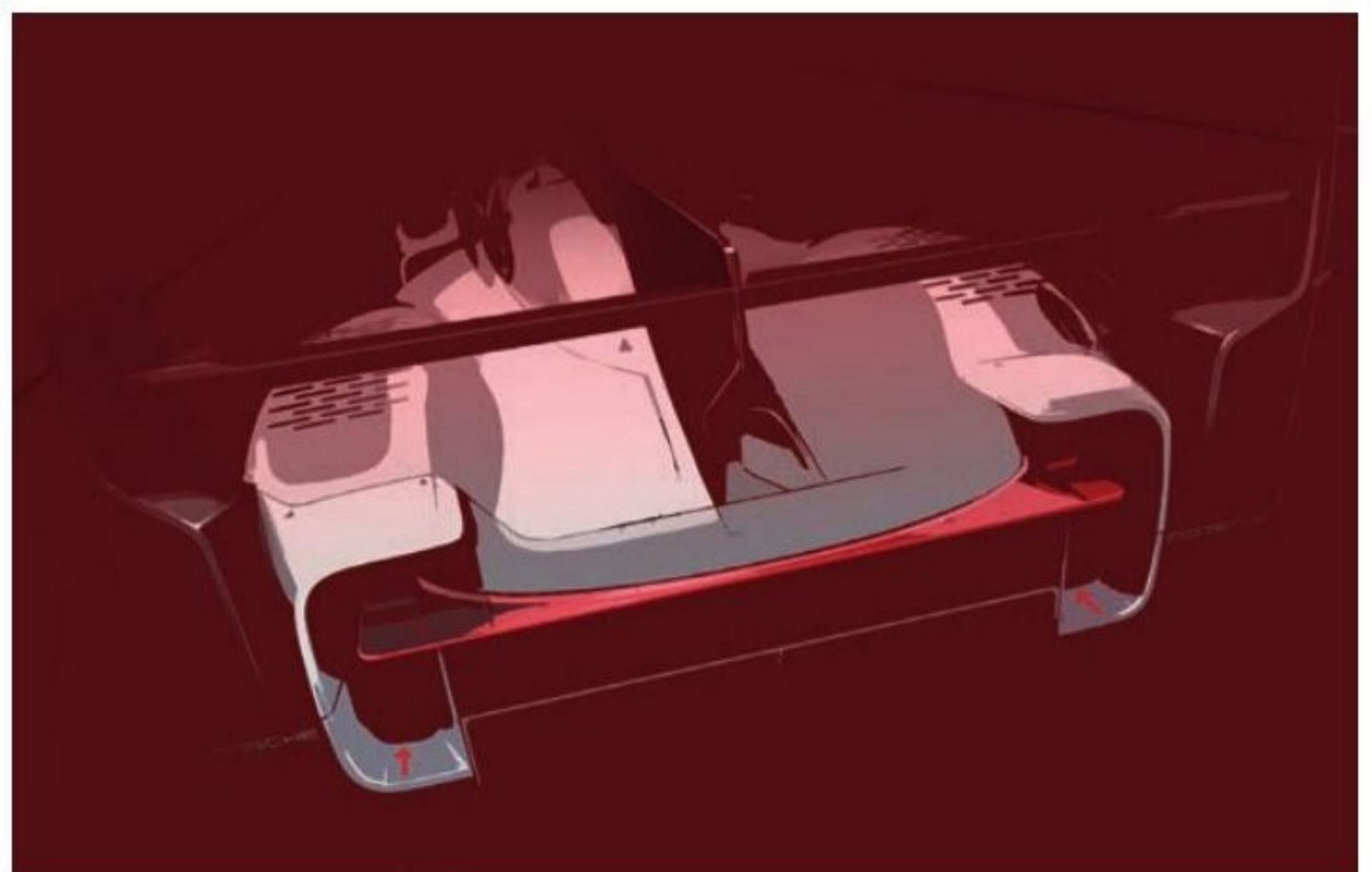
Le prototype qui sera engagé en LMDh, vous en avez les premières esquisses sous les yeux. On sait encore peu de choses sur la configuration de ce proto, il n'a même pas encore de nom. Tout ce que l'on sait, c'est que tous les concurrents du LMDh devront concevoir leur proto sur la base d'un châssis fourni par l'un des prestataires sélectionnés par la FIA, comme Dallara ou Ligier. A ce stade, Porsche n'a pas encore arrêté le choix du fournisseur car les équipes de Motorsport manquent d'éléments concrets pour prendre leur décision. En définitive, ces protos devraient peser aux alentours de 1000 kg pour une puissance d'environ 680 ch. Loin des quasiment 1000 ch de la 919 Hybrid, mais les courses devraient toutefois être bien plus excitantes car de nombreux constructeurs, comme Peugeot (qui s'engage en LMH) ou McLaren, se montrent très intéressés par ce nouveau règlement. On peut se demander pourquoi Porsche n'a pas pris la décision de s'engager dans la catégorie LMH, celle qui aura certainement la plus forte image car on y attend des voitures inspirées des hypercars de route ?

Cela repose en fait sur des motifs assez logiques. Premièrement, le règlement LMH permet en effet de maîtriser toute la conception de l'auto, mais les coûts engagés sont bien plus élevés. D'autre part, contrairement au LMDh, le règlement LMH ne permet pas d'engager les mêmes voitures dans les championnats américains, et si l'on veut bien se rappeler de l'importance du marché américain pour Porsche, il semblait impératif de pouvoir participer au championnat IMSA. S'engager en LMDh permet donc de courir sur tous les continents pour un coût

plus raisonnable, ce qui a tout d'une formule gagnante. Enfin, Porsche a articulé sa politique en compétition de la même façon que sur ses voitures de série : il y a des moteurs thermiques, des hybrides et des électriques. L'engagement des thermiques est assuré par les 911 RSR en GTE, les électriques participent à la Formule E, et les hybrides seront désormais représentés en LMDh. Et Porsche n'exclut pas de proposer ce proto à des écuries clientes !

### QUEL AVENIR EN SPORT AUTOMOBILE CHEZ PORSCHE ?

On ne peut que se réjouir de cet engagement de Porsche au plus haut niveau en compétition. S'il y a une raison d'être déçu, c'est que l'attente sera longue : la première apparition de Porsche en LMDh n'est pas prévue avant 2023, il va falloir se montrer patient. En attendant, le constructeur a renouvelé son engagement en GTE pour les quatre prochaines années et déploie tous les efforts nécessaires afin de faire en sorte que les 911 RSR aient toutes leurs chances en championnat. Cette année, elles avaient signé la pole position au Mans avant d'être condamnées à une course d'attente, n'ayant pas les armes pour prétendre à la victoire. « *Nous continuons d'analyser ce qui s'est passé, et nous travaillons en étroite collaboration avec les autorités de la FIA afin d'établir une balance de performances plus équitable* » a souligné Pascal Zurlinden, le directeur de la division Porsche Motorsport. En ce qui concerne les résultats en demi-teinte en Formule E, Pascal Zurlinden a rappelé qu'il s'agissait de la première saison du constructeur dans ce championnat, c'était donc avant tout une saison d'apprentissage. A ceux qui reprochaient à Porsche d'avoir perdu son âme, il semblerait toutefois que Porsche ait toujours une folle envie de garnir une armoire à trophées qui manque pourtant cruellement de place. ●



Nouveauté

# 992 GT3 CUP



**Chaque nouvelle version de 911 GT3 Cup est attendue doublement avec impatience. Par les participants aux différentes Carrera Cup, d'une part, mais aussi par les futurs clients de GT3, d'autre part, qui décortiquent la Cup pour mieux deviner ce que sera la future GT3 de route.**

**TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : PORSCHE AG**



# Nouveauté

**E**n même temps, le calendrier est bizarrement fait, cette fois-ci. Car les premières vraies infos sur la future 992 GT3, vous les avez eues dans notre dernier numéro, il y a un mois, avec un modèle encore maquillé, mais si peu qu'on devine l'essentiel.

Nous verrons cependant, au fil de ce descriptif, que certains éléments sèment un peu le doute sur des points évoqués le mois dernier. Quoi qu'il en soit, on se réjouit de la prolongation de cette saga Carrera Cup, en rappelant que la première 911 Cup fut la 964, en 1990, succédant à la 944 Turbo Cup. Depuis, 4251 Porsche 911 Cup sont sorties des ateliers de Stuttgart. Comme ses aînées, la dernière mouture sera construite sur les chaînes de l'usine principale, au milieu des modèles de route, avant de partir à Weissach pour les finitions.

## LA PREMIÈRE 992 DE COURSE

L'air de rien, cette nouvelle GT3 Cup est ni plus ni moins la première 992 conçue pour la course ! On pourra s'étonner qu'il ait fallu attendre aussi longtemps pour que cela se fasse, en rappelant que la dernière évolution de la RSR, qui a fait ses débuts cette année, a encore été réalisée sur la base de la 991. Quand on regarde cette 992 GT3 Cup, qu'observe-t-on en premier ? D'abord que l'aileron est très proche de celui vu sur les prototypes des GT3 de route, confirmant la filiation directe entre les deux versions. Et c'est nouveau. Cet aileron "inversé" (beaucoup nous ont fait la remarque qu'on a l'impression qu'il a été monté à l'envers, suite à notre article du mois dernier) est plus grand que sur la version route, tout en reprenant le même principe. Mais surtout, ce qu'on remarque, c'est la



1. Sur le nouveau volant, les témoins lumineux ont été placés différemment, alors que le combiné est tout nouveau
2. Les voies avant sont élargies

grande largeur de cette nouvelle Cup ! Regardez bien : elle a même des entrées d'air dans les ailes arrière, façon Turbo, ou façon GT3 R pour rester dans le domaine de la course. Pour la première fois, la Cup a été conçue sur la carrosserie de la Turbo, avec une largeur de 1902 mm, soit 28 millimètres de plus que la 991 Cup phase 2 sortie fin 2016. L'avant a également été élargi, les ailes évasées permettant désormais d'entrer des jantes de 12" de large (13" à l'arrière). Cette largeur en hausse laisse présager d'un comportement nettement amélioré, d'autant qu'elle est accompagnée de ce nouvel aileron (réglable en 11 positions), ou plutôt de la combinaison entre l'aileron et le tablier arrière, qui laisse bien mieux circuler l'air. On annonce des chronos avec un gain de 1% au tour, minimum. Mais du coup, quid des références à la version de route, qui n'adopte pas ces ailes plus larges ? La nouvelle Cup serait-elle plus proche de la future GT3 RS que de la GT3 normale ? Depuis déjà plusieurs générations, nous étions habitués à ce que la Cup ait presque exactement le look de la GT3 de route, ce ne serait donc plus le cas.

2





1

Côté carrosserie, la 992 est plus lourde que la 991, ce qui peut paraître surprenant : elle a pris 35 kg, ce qui la met à 1260 kg. L'explication vient du fait que des jambes de force supplémentaires ont été ajoutées aux arceaux. Par ailleurs, la trappe d'évacuation amovible dans le toit a été mise aux dernières normes FIA. Pour le reste, les vitres sont en polycarbonate léger résistant aux rayures, alors que les portes, le capot moteur et l'aile arrière sont en plastique renforcé de fibre de carbone. Le capot avant, lui, est en aluminium, avec une prise d'air centrale inédite.

#### 4 LITRES 510 CH ET CARBURANT SYNTHÉTIQUE

Côté moteur, pas de surprises : on reprend le 4 litres atmosphérique de la 991, avec quelques améliorations, dont l'utilisation d'un seul papillon à deux volets de résonance. Les chiffres sont en hausse très nette, la nouvelle Cup sortant désormais 510 ch à 8400 t/mn, soit 25 ch de plus que la 991, obtenus 900 t/mn plus haut ! Le Flat 6 devrait donc encore

1. L'énorme aileron arrière reprend le principe de la future version route, mais en bien plus grand

2. Le capot avant, en alu, comporte deux extracteurs d'air et une entrée centrale, que ne semble pas avoir la GT3 de route

3. Les disques de freins conservent le diamètre de 380 mm

mieux chanter, mais tout dépendra du type d'échappement choisi. Trois types différents sont proposés, selon le championnat qu'on dispute. Quant au couple, il est de 470 Nm à 6150 t/mn, également en hausse, mais sur ce point, nous n'avons pas les repères par rapport à la 991. Le régime maxi est fixé à 8750 t/mn. A ce stade, une autre question se pose donc par rapport à la GT3 de route. Jusqu'ici, il était acquis que les GT3 Cup étaient moins puissantes que les GT3 de route (pour des questions de règlements essentiellement). Les 510 ch de la nouvelle Cup laissent donc présager d'une puissance supérieure sur la GT3, qui pourrait être de 530 ch. Mais alors, Andreas Preuninger, le responsable du projet 992 GT3, nous aurait-il menti le mois dernier, en annonçant 510 ch pour la version route ? Wait and see. Reste aussi la probabilité que, pour la première fois, la puissance soit identique entre les deux versions. Comme sur la 991, le moteur peut tourner 100 heures en circuit avant révision. Et 60 heures pour un contrôle mineur sur la boîte à six rapports, qui est →



2



3

# Nouveauté

toujours séquentielle, à crabots, avec palettes au volant. La bonne nouvelle, concernant la mécanique, est que Porsche prévoit d'ores et déjà d'utiliser le tout nouveau carburant synthétique travaillé avec Siemens (voir notre enquête sur les bonnes raisons d'être optimiste). Voilà qui devrait considérablement réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

Côté suspensions, il y a du nouveau à l'avant, avec des doubles triangles et roulements Uniball, identiques à ceux utilisés sur la RSR. Ils permettent une plus grande précision du train avant. Les amortisseurs ont également été améliorés, recevant les valves utilisées sur les RSR et 919. Et pour la première fois, la direction assistée est entièrement électromécanique, libérant cette direction de ses accessoires hydrauliques.

## EN FRANCE DÈS 2021

L'habitacle a été modifié pour donner plus de confort au pilote. Le siège, positionné différemment, est désormais réglable en deux positions sur la hauteur. Le volant, à demi-cercles, est encore plus sophistiqué, très proche de celui de la R. L'organisation des boutons lumineux a été repensée. Tout comme le bouton permettant de régler la répartition des freins, avec une molette plus intuitive. Le moniteur principal a lui aussi été modifié. Désormais, le pilote et l'ingénieur dans les stands voient la même chose au même moment. Par ailleurs, un nouveau logiciel permet d'analyser pas moins de 700 options de diagnostic. A propos d'options, l'ABS et l'antipatinage peuvent être activés à partir de ce logiciel. Mais ils sont interdits dans la plupart des championnats, ils sont plus destinés aux gentlemen drivers qui utiliseront ces Cup en seconde main.



1. Malgré l'allègement maximum, la 992 GT3 Cup a pris 35 kg

2. De nombreux éléments permettent de faciliter les interventions. Notez la bande centrale dans le nouveau "shark blue", qui pourrait être attribué aux futures GT3 de route

De manière générale, plein d'éléments ont été conçus pour faciliter la vie de tous les utilisateurs. Entre autres, le boîtier central d'informations migré de la place du passager vers l'arrière, afin de mieux laisser place à l'installation d'un siège passager. Les étriers ont été modifiés pour changer plus rapidement les plaquettes. Les feux de détresse s'allument automatiquement si le pilote cale au départ, ainsi que toute une liste de petits détails qu'il serait fastidieux d'énumérer ici.

Pour conclure, ce qu'il faut savoir, c'est que la nouvelle 992 GT3 Cup sera livrée dès le mois de février, et, grande nouveauté, pas seulement pour la Supercup. D'habitude, un nouveau modèle commence par faire la Supercup pendant un an, avant d'arriver dans les Cup nationales. Cette fois, ce sera pour tout le monde, dès la première année, autant en Supercup qu'en Allemagne, France, Asie, Benelux et pour la première fois en Amérique du Nord. Le prix est de 225 000 € HT. Soit un sacré bond en avant, puisque le précédent modèle était affiché à 189 900 € HT. ●

2



ORGANISATION RALLYSTORY

2021

**FLAT6**  
**RALLYE** 

**1<sup>RE</sup> ÉDITION**


**24-27 JUIN 2021**

**EN CORSE**



**FLAT6**  
*Magazine*

RALLYE TOURISTIQUE POUR TOUTES LES PORSCHE  
Renseignements et inscriptions à partir du 30/01/21

**RALLYSTORY**  
RALLIES AROUND THE WORLD

Premier  
Essai

# 992 TURBO





**Notre correspondant Kyle Fortune a eu l'occasion de faire un premier essai de la 992 Turbo, sans le S de Sport, mais avec le S de Surprise. Car son essai a été une vraie bonne surprise !**

**TEXTE : KYLE FORTUNE - PHOTOS : PORSCHE A.G**



**S**i je vous dis compétition et 911, quels modèles vous viennent immédiatement en tête ? Les réalisations du département GT évidemment ! Les GT3 et les déclinaisons RS, Cup et RSR qui s'alignent sur les circuits du monde entier et remplissent les étagères à trophées ! Si je vous dis compétition, vous ne penserez sûrement pas à la Turbo, même si la 930, la première 911 à prendre la route de l'aspiration forcée, était bien un modèle permettant l'homologation en compétition pour que des monstres au moteur turbo courent les week-ends. Pour ma part, quand on parle de compétition et de 911 Turbo, ce n'est pas la 930 qui me revient mais plutôt une conversation avec un ingénieur, lors du lancement de la 991 Turbo en 2013. Il faut savoir qu'il y a chez Porsche une véritable compétition interne, dans le bon sens du terme, entre les ingénieurs des modèles « production » et ceux appartenant au prestigieux département GT. Lors du lancement en 2013, les ingénieurs de la 991 Turbo ont admis que, pour développer la Turbo et de la Turbo S, ils avaient toujours comme objectif la GT3 et la GT3 RS. Il fallait approcher leurs niveaux de performance et leurs temps au tour sur le prestigieux circuit que tout le monde connaît ! C'est pourquoi le lancement de la Turbo avait eu lieu sur le circuit de Bilster Berg (circuit que Walter Röhrl décrit comme une petite version de la Nordschleife) alors que la GT3, lancée le mois précédent, avait fait l'objet d'une



**1.** Les jantes de série, nommées 911 Turbo, sont en 20 et 21". Contrairement à la S, elles ont cinq écrous au lieu d'un seul central

**2.** La silhouette est identique à celle de la version S

présentation presse entièrement programmée sur routes ouvertes. La convergence des deux modèles était évidente avec une Turbo à l'aise sur circuit et une GT3 au comportement civilisé sur route. Deux branches de la famille se rapprochaient pour le meilleur des deux mondes ! Il est aujourd'hui évident qu'il n'y a pas eu de trêve dans cette compétition. La Turbo reste le puissant porte-drapeau de la gamme avec des compétences plus étendues que sa rivale interne, plus focalisée sur la performance pure. Cependant, en découvrant cette année la férocité de la nouvelle Turbo S, je n'ai pas été le seul à être surpris. C'est indéniablement la Turbo S la plus radicale jamais présentée par Porsche. A contrario, la Turbo est un modèle qui se positionnera pour plaire à une clientèle plus large, comme cela a toujours été le cas. Elle a toujours su être très rapide

**2**





1

mais avec un large éventail de capacités qui fait d'elle une GT accomplie. En regardant la fiche technique de la Turbo proposée pour cette journée d'essai presse, je suis surpris de constater que la liste des options présentes tient sur la moitié d'une page. Ce n'est généralement pas le cas lors d'un lancement officiel. C'est sûrement une façon pour Porsche de confirmer implicitement que si vous avez envie de vous lâcher sur les options il est peut-être plus intéressant de partir d'une Turbo S, ou alors que les futurs acheteurs de cette 911 Turbo sont différents de ceux de la Turbo S. C'est d'ailleurs ce qui ressort du choix de la livrée pour cette voiture de présentation. Elle est magnifique dans cette couleur GT Silver, avec les baguettes de finition en aluminium autour des vitres, et dégage une classe toute en retenue. On retrouve la même atmosphère à l'intérieur de la cabine. La finition est en cuir bleu graphite, une teinte sombre, sobre et très élégante qui fonctionne à merveille avec la planche de bord et l'instrumentation de la 911 Turbo. L'intérieur est équipé des sièges sport électriques à 14 réglages avec l'option sièges chauffants et, chose incongrue, du pack fumeur. Autres options sur cette voiture : régulateur adaptatif, aide au changement de lignes et assistance au parking avec la vision 360°. Finalement, en regardant cette Turbo, ce n'est pas tant de savoir ce qui a été ajouté qui est important mais ce qu'il reste de la Turbo S.

### 70 CH DE MOINS, ET ALORS ?

Bon, OK, on ne va pas se mentir, on a bien une perte de 70 ch au niveau de la puissance moteur. Mais regardons les choses en face : quand on est sur la route, est ce qu'une Turbo S avec ses 650 ch laissera loin derrière une Turbo avec « seulement » 580 Ch ? Je ne crois pas, à moins d'avoir une très longue portion sans trafic pour pouvoir rester longtemps à

1. Parmi les rares différences esthétiques avec une S, on note (en plus du monogramme) la présence de sorties d'échappement chromées (elles sont noires sur la S)

2. La lame avant en caoutchouc se déploie quand on met le mode sport

très haute vitesse. En effet, il faut faire l'expérience d'un départ avec Launch Control sur la Turbo pour se rendre compte qu'elle n'a pas grand-chose à envier à la Turbo S. Elle atteint les 100 km/h en seulement 2,8 secondes, durée qu'il vous faudra sûrement pour reprendre vos esprits et arrêter, soit de hurler des jurons, soit de rire de façon incontrôlable (je le sais car j'ai fait les deux) devant un tel déferlement de puissance et de poussée. 6,9 secondes plus tard, vous serez déjà à 200 km/h et si vous avez l'autoroute adéquate, la Turbo continuera de vous enfoncer avec autorité tout au fond de votre siège, pour grimper jusqu'aux 320 km/h de vitesse de pointe. Alors, oui, la Turbo S est plus rapide mais, croyez-moi, je ne pense pas un instant que l'on peut sortir d'un essai au volant de la Turbo en trouvant qu'elle manque de puissance !

Au niveau configuration moteur, il n'y a pas de différence entre la Turbo et la Turbo S. Il s'agit du même bloc six cylindres à plat de 3,7 litres, avec une paire de turbines à géométrie variable, qui sort un peu moins fort sur la →



2



Turbo, tout au moins sur le papier. Le couple maximal de 750 Nm est disponible entre 2250 et 4500 tours/minute. C'est moins bien que sur la Turbo S mais il est disponible sur une plage de régime plus importante. La transmission est gérée par la boîte PDK à huit rapports avec une distribution aux quatre roues, gérée par les systèmes PTM (Porsche Traction Management) et PTV Plus (Porsche Torque Vectoring Plus), pour une optimisation du comportement dynamique de l'auto en agissant sur le blocage du différentiel arrière et sur la répartition du couple. Les changements techniques les plus importants sur cette Turbo par rapport à la Turbo S se situent en fait essentiellement au niveau du châssis et plus spécifiquement sur ce qui a été retiré de la Turbo S. Pas de PDDC (le contrôle dynamique du châssis avec stabi-

**1.** De série, l'équipement est très proche de celui de la S. Seule la boîte PDK est disponible

**2.** Jolie finition en cuir bleu graphite

**3.** De série, la Turbo est équipée des sièges confort à 14 positions, alors que la S a les sièges sport adaptatifs à 18 positions

lisation des mouvements de roulis), les freins sont en acier et viennent remplacer les PCCB de la Turbo S. Pour information, les disques avant ont un diamètre de 408 mm, le même diamètre que sur la 992 GT3. A l'arrière ils sont de 380 mm. Les freins sont dotés d'étriers fixes monoblocs à 6 pistons seulement à l'avant, contre 10 sur la S, et à 4 pistons à l'arrière. Pas de modification sur la taille des jantes et des pneumatiques. On retrouve des jantes 20 pouces à l'avant avec des gommes en 255/35 ZR 20 et des 21 pouces à l'arrière avec des 315/30 ZR 21. Seul changement : sur la Turbo S la jante est fixée par un écrou central alors que sur la Turbo elle l'est par cinq écrous. Voilà donc pour les changements sur cette Turbo. On pourrait dire qu'ils sont, somme toute, relativement modestes mais on



sait bien que le moindre détail peut avoir des effets importants sur le comportement d'une 911. Et c'est ce que je remarque tout de suite en démarrant la Turbo. C'est étrange mais elle est vraiment différente de la S malgré les similitudes tant visuelles que techniques. Je sais qu'il ne faut jamais commencer un essai en ayant des idées préconçues, mais là j'avoue que j'en avais. En prenant les clés de la Turbo je m'attendais à retrouver un modèle proche d'une Turbo S, peut-être un peu plus lent mais globalement équivalent. La réalité est vraiment toute autre. Cette Turbo a véritablement son propre caractère qui est, je trouve, attrayant et plus polyvalent que celui de la Turbo S. On sent une voiture pleine de maturité, une véritable Gran Turismo, capable d'atteindre des vitesses indécentes si on la sollicite. Et, c'est totalement le type d'auto dont j'ai besoin aujourd'hui. En effet, à la place d'un parcours d'essai classique avec une boucle prédéfinie qui permet de tester la voiture dans différentes conditions, j'ai un véritable but au trajet que je vais réaliser aujourd'hui au volant de cette Turbo. Je vous raconte l'envers du décor du travail de journaliste : en fait aujourd'hui, pour un stupide problème informatique, je dois aller remettre un fichier à un contact à plus de 130 kilomètres de chez moi et revenir ensuite, le tout dans un temps contraint car je dois ensuite rendre la voiture. Voilà, vous savez tout. J'ai une fenêtre horaire de trois heures pour faire tout cela. En faisant un rapide calcul cela fait une moyenne de 86 km/h sur différents types de route. Cela me semble jouable mais je n'ai pas beaucoup de marge. Je n'ai pas le temps de réfléchir aux aléas de la circulation en prenant plein nord en sortant de la concession Porsche de Reading.

### **VRAIMENT POLYVALENTE**

Difficile en fait de trouver une voiture plus adaptée à la tâche qui m'attend car la Turbo est très facile à conduire et cela ne m'ajoute aucun stress, bien au contraire. La météo n'est pas agréable aujourd'hui mais la voiture est bien ancrée et bien stable sur la route et,



1. La face avant est strictement identique

2. Aussi puissante et plus performante qu'une 991 Turbo S !

même si le chrono tourne, je ne me sens pas obligé de la pousser à fond. C'est rassurant de savoir qu'on a la possibilité, si besoin, d'accélérer pour gagner du temps. Je m'installe donc dans une allure modérée, raisonnable et parfaitement légale, bref je suis au volant d'une voiture parfaitement civilisée. Évidemment, il est toujours possible de s'amuser un peu et de faire varier les différents réglages en passant par exemple en mode Sport ou Sport Plus, mais cela n'est vraiment pas obligatoire. En effet, quand je veux plus de vitesse et une accélération plus dynamique, tout ce que la Turbo demande, c'est une petite poussée sur les palettes et elle répond immédiatement, impatiente d'augmenter le rythme. A aucun moment, on se demande si on aura assez de puissance et, d'un autre côté, tout n'est pas fait pour rappeler à chaque instant au pilote que la puissance est là, disponible et en attente - grosse différence avec la Turbo S qui pousse davantage au pilotage sportif. Ce comportement extrêmement confortable est sûrement dû aux réglages de suspension ou de châssis. Elle est souple en toutes circonstances, sans cette légère nervosité qu'on relève parfois sur la Turbo S. Elle a un petit roulis en courbe que je trouve finalement plus naturel que sur la S et qui me permet →

2





de négocier plus facilement certains virages. Elle absorbe même avec ses grosses gomme les pires imperfections du revêtement (et je vous prie de croire qu'au Royaume-Uni nous sommes servis !) tout en offrant un grip puissant. La direction est précise et rapide et l'habitacle est parfaitement insonorisé. On n'entend le moteur que lorsque l'on souhaite l'entendre c'est-à-dire quand on écrase fort la pédale de droite. Mais même dans ce cas, c'est un accompagnement discret et digne, et pas quelque chose de criard ! Que je sois arrivé à temps à destination prouve bien ses capacités. Et cela m'est confirmé par le fait d'entreprendre le voyage retour de la même manière, rapide et sans aucune gêne, et d'arriver à mon point de départ à Reading dans un état de fraîcheur impressionnant. Mon trajet a été finalement bien banal et c'est peut-être cela le plus remarquable avec cette Turbo. Elle répond à la demande avec une facilité presque déconcertante. Je suis persuadé que le même trajet en Turbo S aurait été plus fatiguant car j'aurais été tenté de tester l'énorme potentiel de l'auto à chaque occasion. C'est moins le cas ici, même si on sait qu'au besoin la Turbo répondra présent. Je sais que c'est stupide comme comparaison mais je trouve qu'elle est aussi facile à piloter qu'une Carrera normale

1. Notez la présence d'étriers rouge : la Turbo est équipée de série des freins acier, alors que la S a les freins céramique

2. L'argent GT lui va si bien...

et peut être même plus encore. Ne prenez pas cette dernière remarque comme un affront par rapport à la Turbo. Loin de moi l'idée ! C'est vraiment un modèle enthousiasmant et passionnant, avec une direction diablement précise et des freins rageurs mais ce tempérament sportif, elle ne le montre que lorsque vous la sollicitez. Le reste du temps, elle est la partenaire parfaite, capable de faire tout ce que vous voulez, sans vouloir à tout prix vous montrer tout ce qu'elle peut faire. Voilà un tour de force très impressionnant, surtout dans une voiture qui affiche un potentiel aussi important. Et, le fait qu'elle soit si différente est véritablement surprenant compte tenu de sa proximité indéniable avec la Turbo S. En sortant de l'essai de la Turbo S plus tôt cette année, je me souviens m'être dit que la Turbo aurait du mal à se faire une place à côté de la S. Je n'aurais pas pu plus me tromper. Car, grande surprise, elle affiche fièrement ses différences et pas seulement face à la Turbo S mais également face à la Carrera et à la Carrera S. Après cette première prise en main, je peux même vous avouer qu'elle fait un bond de géant dans ma hiérarchie des modèles de la gamme 992. Je serais même tenté de la placer tout en haut ... en attendant la GT3 évidemment !! ●





VOTRE VÉHICULE  
VOLÉ EST ICI

Un véhicule de perdu,  
un véhicule de retrouvé.

ARTEFACT - COYOTE SYSTEM, SAS au capital de 3 412 340,40 €, RCS Nanterre n°518 905 476.



COYOTE SECURE

## LOCALISATION ET RÉCUPÉRATION APRÈS-VOL

Grâce à sa **technologie radio exclusive Traqueur®** et en partenariat avec les forces de l'ordre, Coyote est le seul à localiser et récupérer votre véhicule volé, partout en Europe, y compris dans les parkings et zones blanches.

**90%**  
des véhicules retrouvés en moins de 24h\*

**VENEZ DÉCOUVRIR COYOTE SECURE AVEC NOS ÉQUIPES :** Aix-en-Provence • Begles • Bordeaux • Clermont-Ferrand • Dijon • Le Chesnay • Lieusaint • Lille • Lyon • Nantes • Nice • Paris • Toulouse • Vélizy-Villacoublay



COYOTE | PENSÉ POUR CEUX QUI CONDUISENT

[moncoyote.com](http://moncoyote.com)

WorldMags.net

Offre soumise à abonnement. \* Données Coyote 2019.

Essai

# 718 BOXSTER GTS PDK

**Le mois dernier, dans notre comparatif 718 GTS 4.0 vs Spyder, nous nous interrogeons sur ce qu'allait apporter l'arrivée de la PDK sur ces deux modèles. Voici la réponse, avec un essai du GTS 4.0 PDK.**

TEXTE : KYLE FORTUNE - PHOTOS : PORSCHE A.G





**E**n février dernier, avant cette crise sanitaire, j'étais dans la voie des stands sur le circuit d'Estoril au Portugal, pour la présentation de la 718 GTS 4.0 avec sa boîte manuelle. Lors d'un échange avec le Dr Franck-Steffen Walliser, Vice-Président

et responsable de la gamme 9111 et 718, il m'annonça que la boîte PDK serait disponible pour la fin de l'année 2020, en ajoutant que le délai était dû essentiellement au processus normal d'homologation. A l'époque, impossible pour lui et pour nous de prévoir comment aller évoluer cette année. Mais aujourd'hui, nous sommes bien en novembre et même si nous sommes en Angleterre et non à Hockenheim comme prévu, compte tenu des restrictions de déplacement, je suis malgré tout à bord du Boxster 718 GTS équipé d'une boîte PDK. A Estoril, Walliser avait dit : « *Nous écoutons le marché et nos clients* ». Il voulait bien évidemment parler du retour du six cylindres dans la gamme Boxster et Cayman mais aussi de l'offre d'une boîte PDK. Son sentiment à l'époque était que la boîte PDK allait dominer les ventes tout comme l'option des sièges électriques réglables, et, vraiment, nous n'avions pas de raison de mettre sa parole en



La PDK est enfin disponible sur les versions atmosphériques de la gamme 718, GTS, Spyder et GT4

doute. Les puristes pourront toujours crier au scandale mais force est de constater que le marché a parlé : les clients veulent une boîte automatique à sept rapports, avec palettes au volant, et le confort de sièges parfaitement réglés à leur position de pilotage. J'avoue que cela me laissa un peu perplexe car je pensai que la GTS 4.0, avec sa boîte manuelle et ses sièges baquets sport, était déjà une →



# Essai

voiture très amusante à piloter, une voiture qu'on pourrait qualifier d'analogique, un peu anachronique dans ce monde dominé par le digital et l'électronique. Oui, il a fallu faire quelques « compromis », mais avouons que sur certaines routes le jeu en vaut vraiment la chandelle. En fait, non pas sur certaines routes, mais sur toutes les routes ! Oui, c'est vrai, les rapports sont trop longs, mais la faute aux réglementations antipollution et antibruit. Et c'est également toujours le cas pour la boîte PDK, même avec un rapport disponible en plus. Porsche se retrouve pieds et poings liés et si, pour offrir une 718 GTS 4.0, il faut en passer par des rapports longs, il n'y a pas à réfléchir longtemps pour foncer !

## AU MOINS ON A LE CHOIX

Comment je sais que les rapports de la PDK sont trop longs ? Et bien parce que j'ai vérifié ! Sur le second rapport, la boîte PDK permet d'emmener le Boxster 718 à plus de 110 km/h, en passant les 100 km/h en quatre secondes. C'est assez simple à réaliser. On sélectionne le mode Sport Plus, on place le pied gauche sur le frein, on accélère à fond, le régime monte et on le stabilise tout en relevant les freins. Et c'est parti pour une accélération ! Voilà, le tour est joué. Une chose est sûre, la boîte PDK est plus rapide. En faisant la même chose avec une boîte manuelle on ajoute une demi-seconde à ce temps et cela demande plus de travail. Et ce n'est même pas la peine ici d'utiliser les palettes. La PDK, c'est faire le choix de la simplicité d'utilisation et de meilleures



1. On peut être sûr que la PDK sera majoritairement choisie par les acheteurs de GTS. Mais c'est moins sûr pour Spyder et GT4

2. Le GTS 4.0 se distingue par ses sorties d'échappements spécifiques

performances si l'on regarde uniquement le temps comme facteur de comparaison entre les deux versions. Car en vitesse pure, la boîte manuelle est plus performante si l'on se trouve sur autoroute allemande avec une vitesse de pointe de 292 km/h contre « seulement » 288 km/h pour la version PDK. Mais bon, qui pourra vraiment en profiter ?! Car, en configuration manuelle, la 718 est plus légère. En effet, la boîte PDK ajoute 30 kg au Boxster GTS 4.0, arrivant à un poids total à vide de 1435 kg. Mais soyons honnête, on ne sent pas la différence sur la route.

Oublions donc les chiffres et concentrons-nous sur la route. Car c'est bien là que le Boxster 718 GTS 4.0 offre la plénitude de ses capacités. Le moteur n'a pas besoin d'une présentation

2





1

approfondie. C'est toujours la version « light » du 4.0, présent dans le Boxster Spyder et le Cayman GT4. Il perd certes ici 20 cv mais affiche encore 400 cv à 7000 tours/minute, à seulement 800 tours/minute du rupteur. Il faut vraiment y aller fort pour sentir une différence entre les deux motorisations, sur la route tout au moins. En effet, le flat 6 répond avec rapidité et aisance et, avec, en plus, une férocité dans les montées de régime qui devient de plus en plus rare dans un monde habitué aux blocs turbos et hybrides. La boîte PDK est une bonne option ici car, grâce à elle, on découvre plus facilement le tempérament très joueur du bloc. En effet, une simple pression, ou deux, sur la palette de gauche et les rapports descendent instantanément pour nous permettre de nous délecter d'un moteur appréciant tout particulièrement ces ascensions vers les plus hauts régimes. La bande son, qui nous accompagne alors, est de bonne facture et s'apprécie mieux avec l'échappement sport qui donne une sonorité plus grave et plus douce à la musique arrivant de l'arrière. C'est beau à entendre mais pas parfait, la faute à la réglementation et aux filtres à particules qui assourdissent la voix du flat 6. J'avoue être impatient d'entendre une 718 GTS préparée avec un échappement plus « libéré ». Cela devrait vraiment le faire comme on dit. Bon s'il y a bien un secteur dans lequel le Boxster excelle c'est au niveau châssis. L'équilibre est, comme toujours, parfait, la direction est d'une finesse et d'une rapidité de réponse impeccable, tout cela offre une agilité remarquable d'autant plus avec ce moteur qui permet d'utiliser à fond toutes ses qualités. La 718 GTS s'adapte à toutes les situations. Elle prévient parfaitement le pilote quand on s'approche de ses limites. Cela permet de jouer avec elle en toute sécurité. Tout est pos-



2



3

1. Le bleu gentiane métallisé, optionnel, a rencontré un beau succès

2. Les sièges sport plus sont de série sur le GTS

3. Alors, une fois derrière ce volant, quelle boîte aura votre préférence ?

sible mais pas besoin de toujours être à fond pour s'amuser à son volant. Voilà une auto qui est parfaitement à l'aise en toute situation et qui vous apportera un vrai plaisir de pilotage quel que soit votre coup de volant. Cette implication et la richesse de son feedback, voilà pourquoi la 718 est l'un des meilleurs modèles de route construits par Porsche, en y incluant bien évidemment les versions plus radicales Spyder ou GT4. Et la version GTS 4.0 s'offre une place de choix dans cette gamme d'autos agréablement joueuses.

En résumé, qu'importe le choix de la boîte de vitesses pour ce modèle. C'est une affaire de goût. Pour ma part, il se portera toujours sur la boîte manuelle à six rapports, car j'aime faire corps avec l'auto, mais la boîte PDK remplit parfaitement sa mission, d'une manière différente mais tout autant efficace (voire plus). Et, finalement, le simple fait que Porsche nous laisse ce choix, c'est sans doute cela que nous devons célébrer aujourd'hui. En effet, compte tenu du contexte réglementaire toujours plus contraignant, je crains que les années pour ce type de modèle ne soient malheureusement comptées. Oh que j'espère me tromper ! Mais en attendant, profitons-en sans boudier notre plaisir ! ●

## Taxes/Malus/Restrictions de circulation

- > **LES FAITS**
- > **COMMENT RESTER OPTIMISTE ?**





**Cette fois-ci, nous n'avons pas les mots. Le malus écologique, touchant les voitures les plus polluantes, devrait atteindre la somme affolante de 30 000 € pour la plupart des Porsche. Devant la vague d'inquiétude, il nous semblait urgent de clarifier les règles et, enfin, de faire entendre notre voix.**

**TEXTE : THOMAS SCHENCK, MARC JOLY  
PHOTOS : ARCHIVES, PORSCHE**

On pensait avoir tout vu et on imaginait qu'ils n'en feraient pas plus. L'année 2020 était déjà très difficile pour le monde de l'automobile : il y a d'abord eu la loi des finances 2020 au terme de laquelle le super malus écologique touchant les voitures les plus polluantes atteignait au maximum 20 000 €. Autrement dit, celui qui s'offrait une 992 neuve en France en 2020 devait s'acquitter d'un chèque de 20 000 €. Pas pour ajouter des options, non, juste une taxe supplémentaire. C'était déjà un coup dur qui avait favorisé le développement de l'occasion. Il y a ensuite eu le confinement qui a asséché la trésorerie d'un métier pourtant gourmand en capitaux. Il faudra désormais composer avec le projet de loi des finances 2021 dont l'un des chapitres concerne l'alourdissement des malus écologiques. Rappelons avant toute chose que ce projet de loi devrait être voté définitivement le 18 décembre et que certains de ses contours pourraient évoluer au dernier moment. C'est ce qui s'était produit en 2019. Mais devant l'ampleur et la gravité des mesures qui sont annoncées, il nous semblait urgent de prendre la parole et de participer à un débat qui nous concerne en tout premier lieu. Concrètement, le seuil de déclenchement du malus sera abaissé de 7 g par rapport à cette année. Il passera ainsi de 138 à 131 g/km de CO<sub>2</sub>. Jusqu'à présent il était plafonné à 20 000€ pour tout véhicule neuf dépassant le seuil des 213 g de CO<sub>2</sub> par km. A partir de 2021 il y aura un déplafonnement jusqu'à 225 g. Tout véhicule dépassant ce seuil se verra infliger le malus suprême fixé à 30 000€. Il sera d'ailleurs porté à 40 000€ en 2022. C'est affolant, et nous nous interrogeons de plus en plus sur la logique des mesures décrétées contre l'automobile en France, alors même que la France abrite quelques constructeurs de renom et que cette industrie représente des dizaines de milliers d'emplois. Où va-t-on ? Comment la distribution automobile va-t-elle s'adapter à cette nouvelle donne ? Va-t-on encore pouvoir s'acheter des Porsche neuves ? Est-ce la fin de la passion des Porsche ? Il est plus que temps de répondre à tout cela... →

# LES FAITS

## L'arsenal anti sportives et SUV

### /// Quelles Porsche sont touchées par le nouveau super-malus ?

D'abord, rappelons que le barème du super-malus est établi en fonction du taux d'émission de CO<sub>2</sub> par kilomètre, en se fondant sur la norme WLTP. Rappelons que la France et l'Union Européenne se sont fixées pour objectif d'atteindre un taux d'émission moyen de CO<sub>2</sub> de 95 g/km pour les véhicules neufs en 2020 afin de lutter contre le réchauffement climatique. Nous avons dressé le barème complet et comme vous pourrez le constater, tous les véhicules ne se voient pas infliger une taxe de 30 000 €. Dès qu'un véhicule voit son taux d'émission de CO<sub>2</sub> dépasser les 130 g/km, une taxe est applicable. Un véhicule émettant 133 g/km de CO<sub>2</sub> se verra infliger une taxe presque indolore de 50 €. Par exemple, une Mini Cooper 136 ch avec quelques options émet un volume de CO<sub>2</sub> de 135 g/km, une taxe de 100 € est applicable. Rien de bien méchant. Parlons maintenant des Porsche. La moins chère de toutes les Porsche est un 718 Cayman. A 60 580 €, rappelons qu'il est muni d'un 4 cylindres Turbo produisant 300 ch. Avec la boîte PDK et sans aucune autre option, il émet 201 g/km de CO<sub>2</sub>. L'acheteur d'un 718 sans option devrait donc s'acquitter d'un malus de 15 506 €. Aïe ! Le Macan d'entrée de gamme, avec son 4 cylindres de 245 ch, émet quant à lui 232 g/km. Le malus serait alors

de 30 000 €. Quant à la 911, elle n'est pas épargnée. La plus simple 992 Carrera émet déjà 233 g/km, ce qui est au-dessus du seuil de 225 g/km à partir duquel la taxe s'élève à 30 000 €. En d'autres termes, le prix de départ de la 992 Carrera passera purement et simplement de 108 334 € à 138 334 €. Fermez le ban. A l'exception des modèles hybrides et électriques, toutes les Porsche sont concernées et seront lourdement pénalisées par ce super-malus.

### /// Un projet de taxe sur le poids

Si le super-malus n'était pas assez douloureux à encaisser, tant pour les concessionnaires que pour les clients acheteurs d'une voiture neuve, sachez que le gouvernement envisage d'imposer une taxe sur le poids des véhicules. Il faut savoir que ce projet était porté par la Convention Citoyenne pour le Climat, et que le projet initial englobait un périmètre beaucoup plus conséquent. Cependant, le Ministère de l'Économie s'y est opposé et pour une fois, les constructeurs ont également su se faire entendre. Jean-Dominique Senard, Président de Renault, avait notamment déclaré que cette taxe était « complètement inutile. »

Premièrement, cette taxe au poids n'entrera en vigueur qu'à partir du 1er janvier 2022. La validation de cette taxe semble quasiment actée et concernera les véhicules de plus de 1800 kg. Au-dessus de ce seuil, une taxe de 10 € par kilogramme sera applicable. Cela concernera donc tous les Macan, Cayenne et même les Panamera. Cela n'a l'air de rien, mais sur une Panamera d'entrée de gamme qui émerge déjà à 1860 kg à vide, cela ferait tout de même une taxe de 600 €. Pour justifier cette taxe, Barbara Pompili, ministre de la transition écologique, annonçait sur son compte Twitter que « L'alourdissement du parc automobile, c'est plus de matériaux et d'énergie consommés, plus de pollution, moins d'espace public disponible. Le malus au poids que nous instaurons est un signal fort et nécessaire pour mieux prendre en compte l'empreinte écologique des véhicules les plus lourds ». En revanche, les voitures électriques en seront exemptées. Cela soulève des questions au niveau de la logique de cette taxe car les voitures électriques sont aussi gourmandes en ressources naturelles au moment de leur construction et ont le même gabarit qu'une voiture thermique (voir plus loin dans cette enquête). Sans parler

Porsche France devrait encore vendre quelques Macan GTS ou Turbo.



## BAREME MALUS ÉCOLOGIQUE

CO <sub>2</sub>	MONTANTS 2021	MONTANTS 2022	MODÈLES CONCERNÉS
< 128 g/km	—	—	Toutes les Panamera e-Hybrid hybrides Taycan Tous les Cayenne e-Hybrid
201 g/km	15 506 €	18 905 €	718 Cayman-Boxster
202 g/km	16 149 €	19 641 €	718 T
217 g/km	28 107 €	33 147 €	718 Cayman S PDK
223 g/km	30 000 €	40 000 €	718 GTS 4.0, GT4, Spyder Toutes les 911 Tous les Cayenne thermiques Toutes les Panamera thermiques Tous les Macan



Les Panamera hybrides n'ont aucun souci à se faire, elles sont dispensées de malus.

de la notion de poids qui est largement en leur défaveur en raison du poids des batteries... Au risque de verser dans le comique, il faut savoir que la masse retenue sera la « masse en marche » du véhicule. C'est-à-dire le poids à vide du véhicule, avec 90% du réservoir ET un conducteur de 75 kilos à bord. Mais attention, les familles avec au moins 3 enfants à charge bénéficieront d'un abattement de 200 kilos si la voiture achetée comporte au moins 5 places. Mais finalement, l'impact de cette taxe est presque nul, puisqu'une enquête réalisée par Les Échos révélait qu'elle ne réduirait que de 1 à 2% le parc des véhicules de plus de 1800 kg. Je vais sortir un instant de ma réserve journalistique pour vous faire part de mon ressenti : j'éprouve une forme de malaise à constater qu'une taxe qui rapportera si peu et qui aura si peu d'impact ait été conçue de façon si complexe. Elle donne le sentiment que les législateurs ont pondu ce texte par pur calcul électoraliste, pour plaire à la Convention Citoyenne, tout en prenant soin de protéger la veuve et l'orphelin malgré tout. En définitive, une taxe inaudible, contre-productive et à la limite du ridicule. Si nos législateurs déployaient une telle ingéniosité à créer un terreau favorable à l'innovation propre, la France serait peut-être déjà en tête du classement des constructeurs de voitures électriques ou à hydrogène. Mais trêve de sarcasmes, nous sommes là pour évaluer les faits. Bref, on comprend bien que le gouvernement veut favoriser le développement

de la voiture électrique au détriment des moteurs thermiques, et cette taxe dont la justification est tout à fait incohérente semble surtout avoir pour but de renchérir la fiscalité punitive sur le thermique afin d'inciter les consommateurs à se tourner vers l'hybride et l'électrique. Les constructeurs allemands semblent clairement visés par cette mesure, puisque ce sont les Audi Q7, BMW X5, Porsche Cayenne entre autres qui constituent ce vivier de véhicules lourds. Les constructeurs français devraient s'en tirer sans trop de mal. Ce dont on peut s'inquiéter, c'est que le seuil du poids soit abaissé au fil des ans afin de pénaliser des classes de poids de plus en plus faibles. Après tout, pourquoi le Ministère ne déciderait-il pas que le seuil sera abaissé à 1600 kg, puis à 1400 kg ? Bref, cela ajoute une taxe supplémentaire et cela ne laisse présager rien de bon.

## Il y aura un plafonnement de l'ensemble des taxes

Supermalus écologique, taxe sur le poids, tout cela commence à faire beaucoup d'argent, surtout avec un supermalus à 50 000 € en 2023. Dans son projet de loi des finances, le Gouvernement a tout de même prévu un plafonnement de la taxe en retenant deux critères. D'abord, la somme du supermalus et de la taxe sur le poids ne pourra pas dépasser le plafond maximal du

supermalus. Et d'autre part, le supermalus ne pourra pas dépasser la moitié du prix TTC du véhicule. C'est enfin une bonne nouvelle, mais elle n'aura finalement qu'un impact très limité. A la rigueur, si vous vouliez acheter une Panamera Turbo, votre malus sera plafonné à 30 000 € en 2021. Sauf qu'en achetant une Panamera e-Hybrid, vous ne paierez pas de malus du tout. Et sur un 718 Boxster dont le prix débute à 58 000 €, le malus s'élèvera à 15 506 € en 2021, soit environ 27% du prix du véhicule. Autant dire que le plafonnement n'aura aucun impact et que le gouvernement ne semble pas mesurer que l'augmentation de 27% du prix d'un produit soit déjà confiscatoire et inacceptable pour le consommateur qui paie davantage sans bénéficier d'une valeur supplémentaire. C'est juste un chèque pour l'Etat. →



Les Cayenne thermiques seront pénalisés par le malus le plus élevé.



La gamme 718 va souffrir en France.

## /// Quel va être l'impact pour l'automobiliste ?

Inévitablement, l'impact financier risque d'être important. Non pas seulement pour l'acheteur de Ferrari, car Pierre Chasseray, Délégué Général de l'Association 40 Millions d'Automobilistes, s'attend à un effet de réaction en chaîne qui affectera tout le monde, même les foyers les plus modestes. Laissons-lui la parole : « *La baisse des seuils de déclenchement des malus écologiques risque de toucher tous les foyers. Celui qui a juste les moyens, même sur une voiture modeste, va peut-être décrocher de sa capacité d'achat. A mesure que l'on montera en gamme, celui qui avait tout juste les moyens pour s'acheter une Mercedes devra peut-être y renoncer.* » Et cela est inquiétant dans la mesure où deux modèles permettent de générer de la rentabilité dans l'industrie automobile : des autos à prix bas produites en grands volumes, et les produits plus luxueux, dont les volumes sont plus faibles. Or, le supermalus vise clairement les voitures de luxe, à l'image des Porsche 718 qui sont les premiers concernés. Si le groupe Volkswagen, propriétaire de Porsche, ne parvient plus à générer de la marge sur ce produit, il pourrait être tenté de répercuter le manque à gagner sur

ses marques d'entrée de gamme comme Skoda ou Seat. Avec à la clé des augmentations de prix de 400, 500 €... Cela n'a l'air de rien, mais c'est loin d'être neutre lorsque le budget familial est serré.

« *Ce qui veut dire que la baisse des ventes dans le secteur du luxe ne va pas juste pénaliser le riche qui est stigmatisé par les pouvoirs publics, mais tout le monde car le manque à gagner sera compensé ailleurs.* » insiste Pierre Chasseray, en signalant même que le manque à gagner pourrait entraîner une forte inflation des prix des pièces détachées : « *Si la répercussion ne se fait pas sur la voiture neuve, elle se fera sur la pièce détachée. Les constructeurs n'accepteront pas de mettre la clé sous la porte, ce sera compensé. En définitive, ce malus va faire payer le prix de l'écologie aussi aux plus faibles. En France la fiscalité écologique est un désastre économique pour les plus faibles alors qu'elle est vendue pour taper sur les riches. Parce qu'on est UNE société, et le rôle de chacun dans l'économie est très fragile. Les produits que j'avais l'habitude d'acheter, je ne pourrai pas me les payer. En définitive, on va juste mettre une balle dans le pied des constructeurs sur le critère de l'innovation, car on leur impose une direction.* »

## /// Quel va être l'impact pour les concessionnaires et le constructeur ?

Il faut garder à l'esprit que le réseau français avait déjà dû composer avec un malus de 20 000 €, ce qui était déjà compliqué à gérer. Marc Meurer, le Président de Porsche France, souligne donc que les concessions ont appris à vivre avec cela. Malgré tout, le Président de Porsche France note que les gammes Macan, 718 et les 911 d'entrée de gamme seront touchées. Ce qui représente tout de même 50 % des ventes du réseau. « *Il y a bien un impact car sans ce malus nous vendrions beaucoup plus de 718. Fort heureusement, notre gamme contient 50% de modèles hybrides et électriques, et cette part sera portée à 60% dès l'année prochaine. Nous pouvons compter sur ces gammes pour soutenir les volumes et l'avenir de la marque.* »

Le son de cloche est le même au sein du réseau officiel où Pierre Gay, responsable Véhicules d'Occasion du centre



A court terme, les concessions risquent de perdre des volumes de ventes.





On risque de ne plus croiser beaucoup de Panamera GT3 en France.

Porsche Vélizy, estime que ces malus vont porter un coup très rude aux gammes 718 et Macan. « A la rigueur, il y aura encore de la demande pour les modèles très exclusifs comme les Macan Turbo et les GT3. Mais même pour un Boxster Spyder, l'équation devient délicate. Avec un prix d'entrée à 110 000 €, il va falloir ajouter un malus à 30 000 €. Pour 140 000 €, le client peut se demander s'il n'est pas plus opportun d'acheter une GT3 d'occasion. »

Il existera bien des parades, car au regard de la forte augmentation de prix d'un Macan avec le malus, il devient pertinent d'orienter un client vers un Cayenne hybride, surtout pour les véhicules de dirigeants d'entreprises. Ce que fait Etienne Chatry, Responsable Commercial du Centre Service Porsche de Poitiers.

Qu'en est-il de la gamme 911 ? Le sort des versions Carrera et Carrera 4 d'entrée de gamme semble fortement compromis. Les acheteurs de ces modèles avaient souvent un budget un peu limité (tout est relatif, certes), mais tenaient à s'acheter du neuf pour se faire plaisir sur la configuration, les couleurs et avoir une 911 neuve. Ce sont probablement des clients qui vont devoir renoncer à leur achat, car il leur sera impossible d'ajouter 30 000 € de malus à leur budget. Etienne Chatry constate toutefois que les ventes de 911 étaient déjà très orientées vers les modèles plus chers que sont les Carrera 4S, voire les Turbo.

## /// Rappelons qu'une taxe pénalisera aussi les constructeurs

Si vous pensiez avoir tout vu en matière de fiscalité automobile, rasseyez-vous. Car les consommateurs ne seront pas les seuls à être assujettis à des taxes reposant sur les moyennes de consommation de CO<sub>2</sub>. Les constructeurs vont passer à la casserole également ! A l'horizon 2021, l'Union Européenne fera entrer en vigueur une nouvelle réglementation imposant aux constructeurs une taxe CO<sub>2</sub> reposant sur un modèle redoutable : les constructeurs devront respecter une moyenne de 95 g/km de CO<sub>2</sub> sur la moyenne des véhicules vendus. Au-delà, le constructeur devra s'acquitter d'une taxe de 95€ par gramme de CO<sub>2</sub> excédentaire par véhicule vendu. En résumé, si un constructeur vendait 5 millions de voitures et que la moyenne de consommation de CO<sub>2</sub> de ces ventes s'élevait à 96 g/km, le constructeur en question devrait signer un chèque de... 475 millions d'€. Un montant absolument extravagant pour une taxe imposée unilatéralement par la Commission Européenne, sans concertation avec les constructeurs ni avoir tenu compte de leurs contraintes de rentabilité. Du délire. →

# Ces mesures sont-elles cohérentes ?

## L'avis de Pierre Chasseray

Délégué général de 40 millions d'automobilistes

« A mon sens, la seule cohérence est celle de la posture électoraliste. Pour tous les gouvernements en place, la priorité est de récupérer la part de l'électorat des Verts. Anne Hidalgo (NDLR : la maire de Paris) tape sans arrêt sur la voiture mais circule en voiture. C'est une posture. Aujourd'hui, chacun incarne en soi une sorte de caricature : soit on est dans la négation, soit on est dans l'idéologie verte qui vient tuer toutes les autres idées. On n'a plus de modération dans la recherche : on peut admettre que le diesel ne soit pas la solution à long terme, mais il peut demeurer une alternative à moyen terme. Et l'essence, que peut-on faire Avec le diesel, on avait de vrais avantages en confort routier, en reprises. Est-ce que l'électrique est mûre ? Non, car il n'y a pas d'autonomie ! On nous parle de taxe au poids alors que les batteries sont ce qu'il y a de plus lourd ! Aujourd'hui, force est de reconnaître que nous n'avons pas la solution pour faire fonctionner la voiture électrique à grande échelle. Politiquement, on a placé la charrue avant les bœufs. Or, le principe de précaution consisterait à conserver d'importants foyers de Recherche & Développement dans tous les secteurs et sur toutes les technologies. Imaginons que finalement, l'hydrogène soit LA bonne solution. Nous aurions l'air malins, à nous être précipités sur l'électrique par démagogie. Ce n'est pas parce que Tesla a fait exploser les valeurs boursières que c'est une réussite commerciale. On ne voit que l'engouement autour de Tesla, et tout le monde mise sur ce modèle, mais s'agit-il du bon choix ? L'impact environnemental de l'électrique n'est pas bon pour l'instant. A moyen terme ou long terme je ne sais pas si c'est une solution viable. Si je devais conduire une politique automobile, j'accepterais de croire que mon regard n'est pas forcément le bon. Mon véhicule sera peut-être au bio carburant, peut-être au gaz, peut-être hybride, peut-être au carburant standard, ou avec un moteur moins énergivore, mais le microcosme politique en a décidé autrement. Pourtant, on n'a pas attendu les politiques pour innover, et je ne pense pas qu'une obligation politique apporte quoi que ce soit de positif. L'auto est un milieu très concurrentiel et cette concurrence apporte aussi ce travail d'innovation permanente. Et là, c'est la politique qui a imposé une feuille de route à une industrie qui n'a cessé de fonder ses innovations sur le principe de concurrence économique. »

## L'avis de Marc Meurer

Directeur général de Porsche France

« En tant que constructeur, nous sommes d'accord pour aller vers moins de CO<sub>2</sub>. Ce malus de 30 000 € est totalement irrationnel. D'une part, les normes CAFE\* ont déjà fixé des objectifs de CO<sub>2</sub>. Et s'ils ne sont pas atteints, les constructeurs seront lourdement pénalisés. En France, le grammage moyen des véhicules vendus est passé de 110 à 95 g/km en l'espace d'un an. Donc la France est quasiment à l'objectif, ce qui signifie que le système actuel suffisait déjà. Et si l'on s'intéresse à la vision de Porsche, nous n'avons pas attendu le malus pour nous intéresser au sujet : nous avons présenté un plan contenant une enveloppe de 15 milliards d'€ d'investissements sur l'électrique d'ici 2024, ce qui est énorme. C'est un enjeu majeur, et une voiture électrique peut distiller un vrai plaisir de conduite. Rappelons un autre chiffre : pour compenser ses émissions de gaz à effet de serre, il est possible d'acheter des tonnes de CO<sub>2</sub> sur le marché boursier. Aujourd'hui, une tonne de CO<sub>2</sub> coûte 30 €. Donc facturer 30 000 € de malus pour une voiture, cela revient à compenser les émissions pour un total de 6 millions de kilomètres, c'est absurde. Si on enlevait toutes les voitures émettant plus de 200 g de CO<sub>2</sub> du parc automobile français, l'impact serait statistiquement invisible. On est dans une forme d'irrationnel. Au-delà de l'aspect automobile, on entre dans une sorte de mécanique où l'on cherche à casser tous les rêves : doit-on arrêter de voyager ? Doit-on arrêter de rouler ? Ce type de fiscalité rend le rêve de plus en plus inaccessible. Je crois qu'une démocratie a besoin de rêves car ce sont les rêves qui font avancer les personnes. Je suis sidéré que l'on arrive à de tels niveaux d'irrationalité. »

\*CAFE signifie Corporate Average Fuel Economy : une norme qui impose aux constructeurs un seuil d'émissions de CO<sub>2</sub> moyen à ne pas dépasser.

## /// Que vont devenir les distributeurs de la marque dont le business repose sur la vente de neufs ?

Nous avons déjà évoqué le fort impact qu'aura ce supermalus sur la vente des gammes Macan et 718, entre autres. Et tous les professionnels qui ont témoigné dans cette enquête ont noté à quel point cela sera dévastateur pour ces gammes. A court terme, les concessions risquent de perdre des volumes. Cela risque d'avoir un réel impact sur leur rentabilité car le modèle économique d'une concession automobile consiste à faire beaucoup de volume avec de petites marges. On peut se rassurer en se rappelant que, comme le mentionne Marc Meurer, la proportion des ventes issues de véhicules hybrides et électriques avoisinera les 60% l'année prochaine. D'ailleurs, Porsche a toujours assumé le fait d'avoir imaginé la 992 dès le début en anticipant une éventuelle hybridation de ce modèle. Pour l'avenir, Marc Meurer se veut optimiste : les ventes de Panamera se portent bien avec une gamme renouvelée, le Cayenne hybride remporte beaucoup de succès commercial et le développement de la gamme Taycan va se poursuivre avec l'arrivée du Cross Turismo. Le Président de Porsche nous confirme également l'arrivée d'un Macan électrique d'ici trois ans, ce qui permettra de relancer ce modèle sur le marché français.

Mais le défi qui se présente à Porsche est peut-être bien plus grand que cela. Pierre Gay constate qu'une génération beaucoup plus jeune (nous parlons ici des 15-20 ans) n'est pas particulièrement intéressée par les voitures comme la 911 Turbo. En revanche, ils éprouvent une réelle fascination pour le Taycan. « Je suppose



Les concessions peuvent remercier la gamme Porsche très diversifiée.

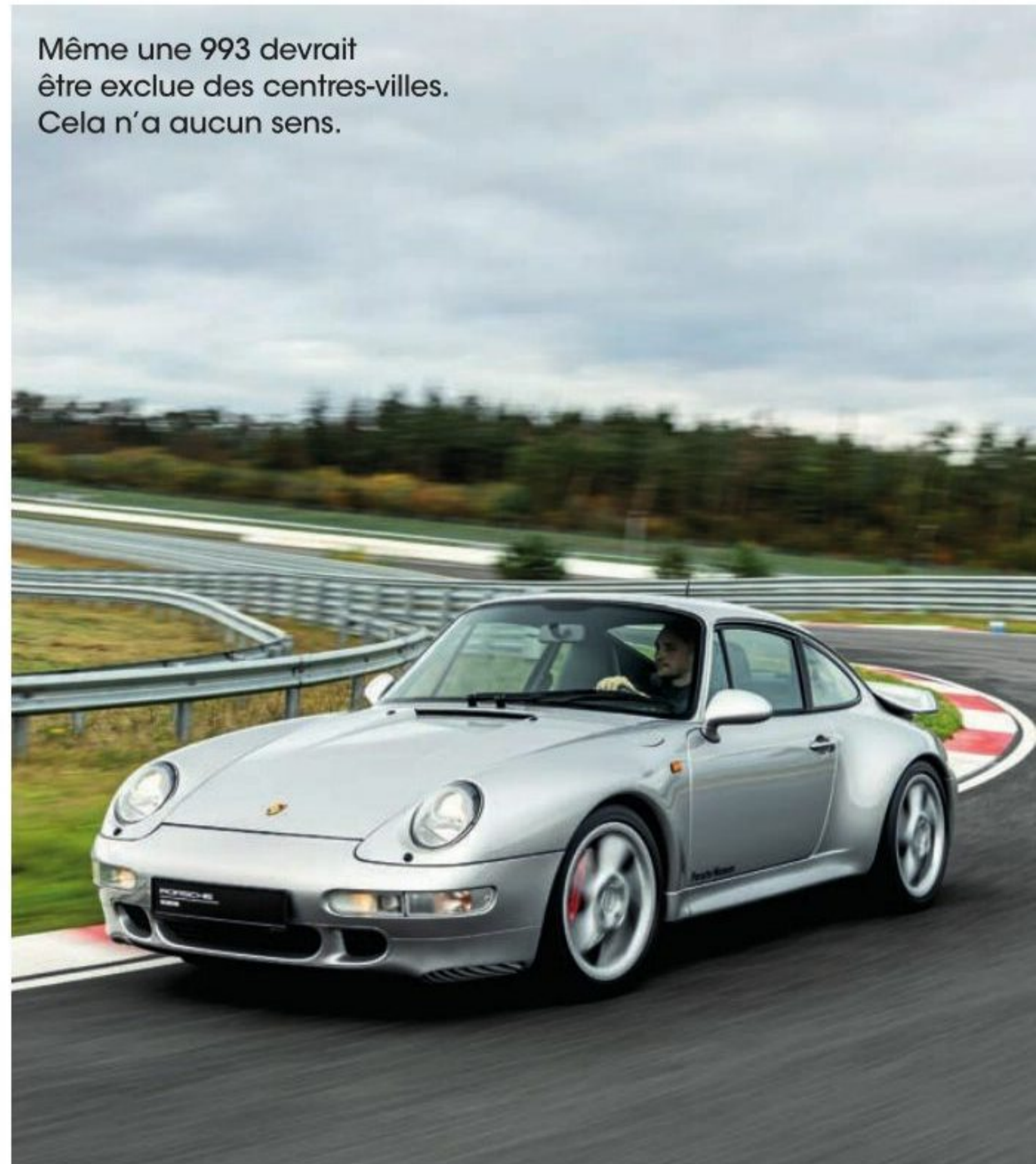
qu'ils sont fascinés par la quantité de technologie embarquée dans cette voiture. » C'est un signal faible, mais un signal qui en dit long. Rappelons-nous que cette génération est née avec un smartphone vissé au poignet, et que le Taycan, comme les Tesla, sont de véritables smartphones sur roues. De fait, ce véhicule leur parle. Et toute la mission de Porsche va consister à séduire cette génération, recréer la passion automobile qui risque d'évoluer fortement. Nous sommes peut-être à un tournant. Un tournant que l'on perçoit à peine, mais qui risque d'arriver bien plus rapidement qu'on ne l'imagine. A ce titre également, c'est un immense défi qui se présentera, tant pour le constructeur que pour ses distributeurs.

## Les voitures anciennes : la fin de la tolérance

### /// Zones d'exclusion dans les grandes villes : les anciennes mises à la porte ?

Ici, il n'est pas question de taxe, mais d'exclusion. Repositionnons le contexte : au niveau européen un projet de loi baptisé Loi d'Orientation des Mobilités prévoit d'imposer des Zones à Faibles Émissions (ZFE) dans les villes dans lesquelles les niveaux de pollution en centre-ville sont trop élevés. Jean-Louis Blanc, président de la Fédération Française des Véhicules d'Époque, précise que ces ZFE seront au nombre de 23 en France et que l'entrée en vigueur de ces zones devrait être effective le 31 décembre 2021, dans à peine un an. Parmi les villes concernées, on peut d'ores et déjà citer Paris, Lyon, Grenoble, Montpellier, Aix-en-Provence, Nice, Strasbourg, Toulouse, Rouen. Pour circuler dans ces Zones à Faible Émission, l'automobiliste devra se porter acquéreur d'une vignette Crit'Air indiquant le niveau de pollution de son véhicule, la classification allant de 1 pour les véhicules les plus propres, à 5 pour les véhicules répondant aux normes Euro 2. Les véhicules répondant aux normes Euro 1 ou moins, c'est-à-dire les véhicules produits jusqu'au 31 décembre 1996, n'auront droit à aucune vignette. Cela signifie – a priori - qu'ils seront exclus des ZFE. Il faut bien comprendre que les vignettes Crit'Air sont établies sur la base du respect des normes Euro 1 à 6, c'est la raison pour laquelle une 991 Turbo dispose d'une vignette Crit'Air au même titre que la dernière Smart. Au contraire du supermalus qui repose bien sur les chiffres d'émissions

Même une 993 devrait être exclue des centres-villes. Cela n'a aucun sens.





de CO<sub>2</sub>. Rassurez-vous, il n'y a pas de discrimination du prix d'achat de la vignette : frais postaux inclus, il s'élève à 3.62 €. Le motif d'inquiétude concerne plutôt cette exclusion des voitures de plus de vingt ans lors des pics de pollution. Cela signifie que celui qui utilise sa 964 ou sa Carrera 3.2 à l'occasion ne pourra pas traverser de grandes agglomérations.

### Y aura-t-il des exceptions ?

L'exception la plus importante, celle qui nous intéresse en premier lieu, concerne les voitures de plus de trente ans bénéficiant d'une carte grise « collection ». Ces modèles bénéficient déjà d'un laissez-passer dans Paris et tout porte à croire qu'en l'état, ce laissez-passer sera supprimé. C'est ici qu'entre en jeu la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE), d'ores et déjà à pied d'œuvre afin d'obtenir des dérogations auprès des localités concernées. Cela étant, il s'agit d'un travail de fourmi car la situation est disparate selon les villes et les décisions dépendent des élus locaux. Il sera plus long et plus délicat d'obtenir des dérogations à Paris, ville où les pics de pollution sont bien plus fréquents. Jean-Louis Blanc, président de la FFVE, rappelle également que les voitures

anciennes représentent moins de 1% du parc automobile et que leur impact sur la circulation est finalement très modeste. D'autre part, il rappelle que les voitures anciennes font partie du patrimoine vivant, surtout dans un pays comme la France qui a façonné l'histoire de l'automobile pendant près de cinquante ans, et qui possède toujours aujourd'hui une industrie automobile de premier plan. Enfin, il rappelle que la passion pour les voitures anciennes ne signifie pas nécessairement « comportement anti-écologique ». La conservation d'un objet vaut mieux que son remplacement ou sa mise à la casse. C'est dans cette perspective que Jean-Louis Blanc appelle à un front « tous unis » afin de défendre notre passion et nos autos. →

### Les 23 villes concernées par l'instauration des ZFE

Grand Paris, Paris, Lyon Métropole, Grenoble, Aix-Marseille, Nice, Toulon, Toulouse, Strasbourg, Valence, Rouen, Lille, Arras, Saint-Etienne, Clermont-Ferrand, Montpellier, La Rochelle.

Espérons que les voitures de collection soient autorisées à pénétrer en ville.



## A fond sur l'électrique

### /// Les électriques et les hybrides, les seuls préservés dans un marché attaqué

Il ne faut pas se voiler la face. En consultant notre grand tableau des malus qui seront appliqués aux Porsche, nous dressons un constat important : les Boxster, les Cayman vont souffrir fortement car ce sont des modèles d'entrée de gamme sur lesquels le malus va porter un gros coup. Les 911 vont être impactées diversement, car les modèles les moins chers (si tant est que nous puissions nous permettre cette expression) vont souffrir également. Les modèles les plus haut de gamme devraient s'en tirer avec moins de dégât. Mais le constat est sans appel : tous les modèles dépourvus d'hybridation ou de motorisation électrique sont soumis à de gros malus, ce qui devrait détourner, au moins en partie, la clientèle de ces véhicules. En revanche, toutes les motorisations hybrides, tant sur les Cayenne que sur les Panamera, seront épargnées, même les versions Turbo S les plus performantes. Moralité : vendez votre GT3 RS et achetez un Cayenne Turbo S hybride, vous sauvez la planète ? C'est un peu plus compliqué que cela. Il faut voir derrière ces réglementations la volonté de nos gouvernements de nous pousser vers des formes de mobilité propre et de promouvoir l'hybridation et l'électrification de notre parc automobile. Ce n'est pas pour rien que les voitures électriques sont épargnées par la taxe sur le poids et que les hybrides ne souffrent d'aucun malus. Mais dans la mesure où il n'y a pas de petites économies, les bonus à l'achat des voitures hybrides ou électriques ont été considérablement réduits. D'ores et déjà, les commerciaux dans le réseau se sont adaptés. La fiscalité est bien plus avantageuse pour les modèles hybrides, et tout le travail des conseillers commerciaux est d'orienter les clients vers ces modèles, même s'ils en ont déjà compris tout l'intérêt. Paradoxalement, un Cayenne Turbo S e-Hybrid coûte 50 000 € de plus qu'un Cayenne Turbo, mais le supermalus sur le Cayenne Turbo le porte au même niveau de prix. Par conséquent, les acheteurs préfèrent acquérir une auto plus puissante, avec davantage de technologie, que de payer une taxe supplémentaire.



Les gammes hybrides et électriques vont continuer de se développer fortement.

La gamme Taycan devrait poursuivre sa croissance dans les années à venir.



### /// Faut-il s'attendre à l'arrivée de modèles 911 ou 718 hybrides ?

Nous avons eu beau insister auprès des dirigeants de Porsche, nous n'avons pas eu de réponse formelle et définitive. Avant toute chose, il faut comprendre que la France n'est qu'un micro-marché dans la galaxie Porsche. De fait, ce n'est pas la fiscalité punitive instaurée en France qui empêche les Macan et les Boxster de se vendre dans d'autres marchés. Aujourd'hui, les trois marchés prioritaires de Porsche sont le Moyen-Orient, l'Asie et les États-Unis. Il y aura donc des voitures thermiques encore très longtemps car ces marchés ne sont pas aussi punitifs. « La solution de facilité serait de continuer de vendre des 911 sans se préoccuper du reste » rappelle Marc Meurer à juste titre. Mais un marché comme la Californie, fief de Tesla, est particulièrement friand de voitures propres et il s'agit du plus gros marché sur le territoire américain. Par conséquent, Porsche a su adapter sa gamme de modèles en proposant un ensemble cohérent qui puisse répondre à tous les marchés. Et pour l'avenir, Marc Meurer estime que la 911 est le modèle qui conservera une motorisation thermique le plus longtemps. Mais comme nous l'avons dit, la 992 a bien été conçue avec la possibilité d'embarquer une hybridation. Etienne Chatry estime que l'avenir est à l'hybride, tant pour la 911 que pour les gammes 718. En un sens, c'est on ne peut plus logique puisque l'hybridation permettra de passer au travers des taxes. « Pour le 718, nous nous posons des questions, plusieurs scénarios sont envisagés » signale Marc Meurer. Même celui de construire une voiture plus légère, plus simple, avec un petit moteur et un look proche du concept Vision Spyder présenté il y a quelques semaines ? Pas de réponse... On aura pourtant essayé !

## Est-il normal de pousser à ce point la voiture électrique ?

Pas vraiment. Pierre Chasseray estime que les constructeurs s'engouffrent dans le monde de l'électrique car ils n'ont pas vraiment le choix. « Mais les ingénieurs disent qu'on nous fait abandonner d'autres projets tout aussi vertueux. Il y a d'excellentes voitures hybrides. Mais on oublie que l'électrification est UNE des solutions. Est-ce la bonne ? On n'en sait rien. La seule ? Non. On nous fait abandonner le diesel, on refuse la solution des bio-carburants, on refuse la minimisation de l'énergie nécessaire pour faire tourner le moteur. Il y a vingt ans on riait en pensant à un véhicule capable de consommer 4 litres aux cent kilomètres. Aujourd'hui, beaucoup d'hybrides-essence sont capables de consommer 3 litres. » Dans un article au vitriol, Le Canard Enchaîné dénonçait l'impact indirect de la production d'une voiture électrique : l'extraction du nickel, métal très rare, et indispensable pour la production des batteries, va voir sa demande multipliée par dix dans les dix prochaines années. Idem pour le lithium, qui est extrait par pompage de lacs de sel asséchés au Chili, ce qui fait migrer l'eau douce vers les profondeurs et prive les populations locales d'eau douce. Et afin d'économiser du poids en raison des quintaux additionnels imposés par les batteries, les constructeurs auront massivement recours à l'aluminium, dont l'extraction produit des boues rouges très toxiques. Mais on s'en fout, ce n'est pas chez nous (ce propos est à prendre au millième degré, je précise).



L'infrastructure est-elle prête pour le déferlement de l'électrique ?

Aujourd'hui, la réelle plus-value écologique de la voiture électrique n'est pas avérée. Mais finalement, cela n'est même pas le problème, puisque le fond du problème réside dans la quantité d'énergie que nous consommons. Nous puisons les ressources à un rythme infernal, comme si lesdites ressources étaient infinies, alors que nous sommes dans un monde aux ressources finies. Le réel sujet d'inquiétude est donc notre surconsommation d'énergie et de ressources. Parler de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> revient à traiter un symptôme, pas la maladie. Produire des voitures électriques et les alimenter en énergie consomme tout autant de ressources. →

## COMPLIQUÉE, LA TAXE SUR LE POIDS !

LE POIDS À VIDE DE MON VÉHICULE, PLUS 90% DU RÉSERVOIR, D'ACCORD. OÙ ÇA NE VA PLUS, C'EST POUR LE CONDUCTEUR, FIXÉ À 75 KG. OR, JE PÈSE 58 KG. J'ESTIME AVOIR DROIT À UNE RÉDUCTION !

HEU... VOUS POUVEZ RÉPÉTER ?

F CENTR DES FINANCES PUBLIQUES

## Le marché de l'occasion : rare rayon de soleil

### /// La taxe sur les voitures d'occasion est retirée

Enfin une bonne nouvelle dans ce monde de brutes. Vous avez certainement entendu parler du malus qui pénalisait les voitures d'occasion. Celui-ci reposait sur un montant forfaitaire en fonction de la puissance fiscale du véhicule. Les autos de 36 chevaux fiscaux ou plus se voyaient appliquer un malus de 500 € par cheval fiscal dans la limite de 8 000 € de malus. Par exemple, une 991 Turbo S dont la puissance fiscale s'élève à 49 cv souffrait d'un malus de 6500 €. Un autre malus pour les autos entre 10 et 36 chevaux fiscaux existait également : son montant s'étalait entre 100 et 1000 € et était dégressif en fonction de l'âge du véhicule. La bonne nouvelle, c'est que ces deux malus seront supprimés dans le cadre de la loi des finances 2021. Leur disparition a également servi de prétexte pour justifier la forte augmentation du supermalus sur les voitures neuves, car il a bien fallu compenser la perte d'argent qu'entraînera la suppression de ces taxes. Quoi qu'il en soit, c'est un rayon de soleil bienvenu, même s'il faudra attendre le 18 décembre pour en avoir la confirmation ferme et définitive.

### /// Le marché de l'occasion est-il appelé à se développer encore ?

En effet, le marché de l'occasion semble promis à de beaux jours. Etienne Chatry note que les acheteurs de voitures neuves qui ne peuvent se permettre de payer le malus s'orienteront vers des occasions récentes. D'ailleurs, la suppression des taxes sur les cartes grises va donner un grand bol d'air frais à certains modèles qui peinaient à se vendre. Prenons l'exemple d'une 997 Turbo sur laquelle le prix d'une carte grise s'élevait à 8 000 €. A partir de l'année prochaine, l'annulation de cette taxe sur la carte grise va transformer les 997 Turbo en offres incontournables du Black Friday. Blague à part, cela va rendre ces modèles un peu plus accessibles et dynamiser une partie du marché, mais une partie seulement. Car à moyen terme, l'arrivée du supermalus aura

également des conséquences en ce qui concerne les prix de revente. Avec le malus, une 992 Turbo S va coûter près de 260 000 €. Selon Pierre Gay, il est totalement illusoire de croire que dans trois ans, les prix retomberont à 160 000 € car les acheteurs de neuf voudront répercuter le prix de ce malus sur le prix de revente. Et justement, se pose la question de ce que feront les clients à l'avenir. Prenons l'exemple des Boxster : avec l'arrivée des supermalus, les ventes de 718 Cayman et Boxster vont fondre comme neige au soleil dans les années à venir. Cela signifie que ceux qui souhaitent s'offrir un Boxster se tourneront vers les 718 d'occasion, ce qui va soutenir les prix de ces modèles. Autrement dit, les prix vont rester très stables. Mais dans cinq ans, les clients accepteront-ils toujours de payer 60 000 € pour un 718 dont le kilométrage aura triplé entretemps ? Rien n'est moins sûr, mais qu'achèteront-ils ? Aujourd'hui, il existe une réelle incertitude sur ces marchés, car le renouvellement du marché de l'occasion ne pourra pas se faire au même rythme, dans la mesure où il y aura une pénurie d'occasions très récentes. Vaut-il vraiment voir des 992 Carrera sur le marché de l'occasion ? Très peu, et ceux qui roulaient en 991 Phase 2 n'auront d'autre choix que de les garder. D'autant que la législation sur les voitures anciennes jette aussi un léger froid. Si les règles du jeu changent sans arrêt, viendra un moment où les amateurs risquent de réfléchir à deux fois avant d'investir dans une Porsche qu'ils n'auront pas le droit d'utiliser en centre-ville, ou s'ils doivent pour cela s'acquitter d'une vignette à tous les coins de rue. Nous en revenons au problème fondamental de l'instabilité fiscale, maladie chronique de notre pays et que nous ne pouvons que déplorer. A cela, nous n'avons qu'une seule chose à dire : d'accord pour respecter les règles, mais que nos gouvernants fassent en sorte que ces règles soient pérennes, cohérentes, qu'elles permettent de se projeter sur le temps long et qu'elles répondent à autre chose qu'à une logique démagogique ou électoraliste. Pour revenir sur le sujet de l'occasion, il existe également quelques amateurs qui ont renoncé à acheter une voiture de route et se sont orientés vers un modèle de compétition. Quel intérêt y a-t-il à s'acheter une 992

Le marché de l'occasion bénéficie d'assouplissements fiscaux. Une bonne nouvelle.



GT3 assortie d'un malus de 30 000 € lorsque l'on peut s'acheter une excellente 991 GT3 Cup dont le budget d'achat sera inférieur et qui sera encore plus redoutable sur circuit ? Nous parlons certes d'un tout petit bastion de clients aux moyens conséquents, mais ils existent. Et ils sont représentatifs des adaptations que connaissent tous les marchés économiques lorsqu'ils subissent de fortes perturbations. Les clients s'adaptent et trouvent des solutions pour répondre à un usage donné, pour un coût donné. C'est aussi simple que cela.

## /// Comment va fonctionner le supermalus pour les voitures d'importation ?

Un supermalus sur les voitures d'importation ? Absolument. C'est une subtilité dont il vaut mieux être conscient au moment de faire venir la vôtre d'Allemagne ou du Luxembourg. Car si les filières parallèles passant par Monaco ou par le Luxembourg risquent de se développer, il n'en reste pas moins que toute voiture immatriculée en France et qui n'aurait pas été achetée neuve sur le territoire sera elle aussi pénalisée par un malus, calculé sur son année de production moins 10%



Même les voitures d'importation seront taxées.

par année d'ancienneté. Cela signifie que si vous achetez en 2021 une Porsche immatriculée en Allemagne en 2020, vous devrez vous acquitter du montant du malus de 2020 réduit de 10%, car l'auto est désormais âgée d'un an. Cela a simplement pour but d'éviter que des filières parallèles ne viennent faire une concurrence déloyale aux distributeurs français. C'est un point technique supplémentaire que votre concessionnaire ou votre spécialiste indépendant maîtriseront probablement. Bref, nous n'avons pas fini d'entendre parler de ces supermalus.



Les Centres Porsche suivent avec attention l'évolution des réglementations afin de conseiller les clients au mieux.

## Que doit-on faire ?

Vous avez certainement perçu à plus d'une reprise une pointe d'ironie ou d'agacement dans nos propos. Le sujet s'attaque directement à notre passion, nous culpabilise injustement et nous touche sincèrement. Nous reconnaissons tout à fait l'urgence climatique mais nous jugeons inacceptable d'être sans cesse pointés du doigt. Comme le disait Pierre Chasseray, il faut arrêter de tomber dans la caricature : le fait d'être passionné de Porsche ne signifie pas qu'on se douche au pétrole et que l'on promeuve à tout prix l'hyper consommation et les énergies fossiles. Cela n'a aucun sens. A ce titre, nous estimons qu'il est temps de se faire entendre, et ne plus se laisser faire. Pierre Chasseray estime que c'est l'heure de « l'union sacrée ». « *Il faut mettre fin à une « religion de conviction » disant que tout va de mal en pis. Je pense que les constructeurs ont perdu le combat de l'opinion. Le moyen de le regagner, c'est de regagner cette opinion. Il faut impérativement que toutes les intelligences collectives des constructeurs se mettent autour de la table*

*et qu'ils comprennent qu'aujourd'hui ils ne sont plus là pour faire plaisir aux pouvoirs publics qui les ont trahis. Nous avons besoin d'une stratégie forte pour remettre en place la vérité. Nous sommes tombés dans une vision assez nombriliste de l'écologie : l'écolo a l'impression que la France c'est Paris, mais non. L'écologie vit sur la peur urbaine d'être asphyxié. Ils jouent sur cette peur en faisant croire aux gens qu'ils vont tous mourir demain. Ce qui est gênant, c'est qu'en catégorisant les usagers, chacun a ses critères écologiques. Certains vont dire « il faut taper sur l'avion ». Personne ne veut tuer les gens. Aucune entreprise n'a décidé de tuer ses clients et c'est fondamental de comprendre cela. »* Et cela, nos lecteurs le comprennent très certainement. A nous, Flat 6 Magazine, à eux, les constructeurs et contre-pouvoirs du monde associatifs, à vous, chers lecteurs, d'imaginer les solutions et de faire entendre votre voix afin de protester contre ces mesures excessives et punitives. →

# COMMENT RESTER OPTIMISTE ?

L'enquête, détaillée, factuelle et objective de Thomas Schenck que vous venez de lire vous a donné un petit coup de blues ? L'actualité liée au monde de l'automobile vous déprime ? Alors lisez ce qui suit, nous allons ici essayer de positiver et de vous donner de bonnes raisons de rester optimistes, malgré tout !

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : ARCHIVES, PORSCHE

Vous le savez si vous nous lisez depuis longtemps, Flat 6 Magazine a toujours pris le parti de faire dans le positif. Nous ne nous y sommes jamais forcés, c'est dans notre nature. Parce que nous sommes passionnés de Porsche et de voitures, parce que nous y avons toujours cru, et parce que nous avons toujours fait confiance en cette marque incroyable pour nous faire rêver, encore et encore. Cependant, ces derniers temps, notre positivisme a été de plus en plus ébranlé et, il faut bien le reconnaître, même les plus optimistes d'entre nous ont eu, et ont toujours, des moments de doutes et d'inquiétudes. Et si tout ce beau monde s'effondrait ? Si tout ce que nous aimons de l'automobile allait disparaître corps et biens ? Les attaques incessantes et de plus en plus fréquentes contre la voiture

nous font peur, à nous aussi, car nous ne sommes pas faits d'un bois différent du vôtre. Simplement, à un moment donné, il faut aussi savoir analyser, prendre du recul, et imaginer le futur autrement que par le prisme de cette vision apocalyptique que certains voudraient nous faire entrer dans le crâne à grands coups de manipulations diverses. Alors, hauts les cœurs, partons au combat, mais avec un moral tout neuf. Voici une liste de 10 bonnes raisons d'y croire et qui vous permettront de passer les fêtes et d'attaquer 2021 avec le sourire... Attention, cet article n'a en aucun cas pour vocation de tomber dans de l'anti-écologisme primaire. La planète, nous avons tous envie de la sauver. Mais avec cohérence, et dans le respect de tous.

## DES RAISONS D'ESPÉRER.





## 1 Porsche travaille avec Siemens sur un nouveau carburant

Très franchement, cette annonce faite par Porsche le 2 décembre a été la meilleure nouvelle qu'on ait entendue depuis longtemps. Alors que l'Europe voudrait imposer à tous les constructeurs, à marche forcée, de ne plus aller que vers l'électrique, voilà que Porsche, dans son coin, sans baisser les bras, se lance dans la production d'un carburant synthétique. De quoi s'agit-il exactement ? Siemens Energy est en train de construire une usine au Chili, où sera développé un carburant synthétique neutre pour le climat, un e-carburant. Dès 2022, 130 000 litres en sortiront, pour développer les premiers essais, puis 55 millions de litres en 2024, puis 550 millions de litres en 2026. Porsche s'est de suite associée au projet, en tant que premier client, l'opération ayant également pour partenaires les sociétés AME, ENAP et ENEL. L'ensemble est soutenu notamment par le gouvernement allemand, qui a mis 8 millions d'Euros de subventions dans le projet. Porsche, de son côté, a mis 20 millions d'Euros dans ce projet baptisé "Haru Oni". A partir d'un vaste parc d'éoliennes, on y produira de l'hydrogène vert, pour ensuite obtenir une conversion vers un carburant synthétique. Porsche entend bien, dans un premier temps,

utiliser ce carburant en compétition avant de le répandre vers les voitures de routes, à moteurs thermiques ou hybrides, en utilisant le réseau de stations-services déjà existant. Ces carburants synthétiques pourront ainsi prolonger la durée d'utilisation des moteurs thermiques. On pourrait même imaginer que les voitures anciennes puissent rouler avec ces carburants. Le genre de progrès qui nous amène directement à notre chapitre deux.



## 2 Le tout électrique est-il vraiment l'avenir ?

D'abord et avant tout, soyons bien clairs : nous n'avons absolument rien contre les voitures électriques, bien au contraire. Il s'agit d'une des solutions majeures pour évoluer et faire en sorte que notre planète se réchauffe moins vite. En revanche, nous avons contre le fait qu'on veuille nous l'imposer comme étant la seule et unique solution d'avenir. Cela ne tient pas la route. Dans son enquête, Thomas Schenck fait intervenir Marc Meurer et Pierre Chasseray, et tous deux sont clairs : nous sommes ici dans l'irrationnel. Et ce ne sont pas que les passionnés de moteurs thermiques qui le disent. De plus en plus de grands médias soulèvent le problème, et un récent documentaire édifiant est passé en prime time sur Arte pour dénoncer les excès actuels de l'énergie dite verte, qui, pour que nos villes européennes soient propres, déplace le problème ailleurs, générant d'énormes problèmes pour ce qui est de l'extraction des métaux rares. Mais le problème va bien au-delà. Si vraiment de

plus en plus d'automobilistes font le choix de l'électrique, il arrivera un moment où ce ne sera juste plus possible d'alimenter tout le monde. Les principales compagnies distributrices d'électricité françaises ont déjà fait passer le message, voici quelques semaines, que si nous sommes confrontés à un hiver rigoureux, il faudra économiser l'électricité. Nous ne sommes pourtant qu'à l'hiver 2020-21, et le parc automobile électrique est encore, à ce jour, ultra-minoritaire. Qu'en sera-t-il si un jour la majorité de ce parc est électrique ? Bref, le but de ce chapitre n'est pas de casser l'électrique, juste de dire qu'à un moment donné, les décideurs réaliseront qu'ils ont fait fausse route, et qu'il faut développer d'autres pistes. Porsche l'a bien compris et anticipe en travaillant sur les carburants synthétiques. Soyons sûrs que d'autres solutions seront trouvées dans tous les domaines. Laissons aux constructeurs le soin d'y travailler intelligemment, y compris bien sûr dans le domaine des moteurs hybrides. →



### 3 La 992 GT3 a toujours un moteur thermique

Croyez-vous vraiment que Porsche nous sortirait encore des modèles avec des moteurs 100% thermiques sur le millésime 2021 s'ils étaient convaincus que ces moteurs ne pourraient plus être utilisés à court terme ? Franchement, on en doute. Réjouissons-nous de les voir nous sortir une nouvelle GT3, qui sera forcément suivie d'une version RS encore plus puissante, avec 510 ch dans un bon vieux moteur thermique qui chante. On pourrait aussi parler des 718 GTS, qui sont revenus à l'utilisation d'un moteur atmosphérique, alors qu'on nous avait dit que le passage aux petits moteurs turbocompressés était irréversible... Certains prédisent déjà qu'il s'agit d'un baroud d'honneur pour ce type de moteur, et que les futures GT3 seront hybrides... Peut-être, mais pas sûr... Là aussi, faisons confiance à l'intelligence de Porsche pour concevoir de futures 911 qui nous exciteront toujours autant. A ce stade, vous allez me dire : Porsche n'a pas le pouvoir, et si un jour les moteurs thermiques sont réellement interdits partout, ils n'auront pas le choix. A la lecture des deux chapitres précédents, vous comprendrez que nous avons un gros doute sur ce point. Le simple fait que le gouvernement allemand mette de l'argent dans la production de carburants synthétiques est un signe qui ne trompe pas.



### 4 Les grandes compétitions automobiles restent aux moteurs essence

Que ce soit la F1, le WRC (rallyes) et le WEC (endurance) les trois championnats du monde majeurs de la FIA ne veulent pas tourner le dos aux moteurs thermiques, fussent-ils en définition hybride. Y compris dans leurs futurs règlements à venir. Croyez-vous vraiment que si la messe était dite, la FIA ne montrerait pas l'exemple en imposant à tous des moteurs électriques ? Une des raisons pour lesquelles ces championnats ne basculent pas, c'est parce qu'on a bien conscience qu'ils restent de formidables laboratoires pour développer de nouvelles solutions non polluantes. Entre autres, on y parle aussi de carburants synthétiques.

Et puis, bien sûr, on imagine combien le risque serait grand de s'éloigner d'un des composants majeurs du sport automobile : la musique des moteurs. Certes, on a beaucoup perdu sur ce point, notamment en F1 et dans la catégorie LMP1 en endurance, mais au moins il reste un son. Sauf tout le respect que nous devons au championnat de formule E, qui a le grand mérite d'exister (et tant mieux

s'il passionne du monde), la greffe n'a pas vraiment pris, et le soufflet semble être en train de retomber. Certains constructeurs, dont Audi, tournent déjà le dos à cette discipline honorable, mais peu excitante. Vous ne ferez pas venir des spectateurs pour un concert des Rolling Stones au stade de France, si ce concert doit être joué en acoustique et sans micros.

Vous verrez bien sûr Mick Jagger gesticuler, mais il vous manquera l'essentiel. Certains me traiteront peut-être de passéiste, mais désolé, je ne conçois pas le sport automobile sans la musique et les vibrations qui vont avec. Tout cela pour dire que la FIA et les constructeurs ont bien conscience que couper le son des trois championnats du monde serait une grosse prise de risques vis-à-vis du public. Enfin, autre bonne nouvelle, Porsche vient d'annoncer son retour en WEC, donc au Mans, catégorie LMDH. Ici aussi, on parle bien de moteurs hybrides à essence. Sûrement l'occasion de tester grandeur nature le futur carburant synthétique.



2050... DANS UN EHPAD.

**BRAW!  
BRAOW!  
BROOOOOOAR!**



COMPLÈTEMENT  
GÂTEUX!

PEUT-ÊTRE... MAIS ÉCOUTE-  
MOI ÇA! CETTE MONTÉE EN  
RÉGIME! QUAND IL FAIT CE  
BRUIT D'UNE PORSCHE 917  
D'IL Y A 80 ANS, MOI ÇA ME  
FOUT DES FRISONS !!

## 5 Neuves ou occasions récentes, pourquoi pas, après tout ?

Le gouvernement français fait tout pour empêcher la commercialisation de voitures neuves à moteur thermiques, par le biais de malus outranciers ? Quitte à scier une des branches sur lesquelles ils sont assis ? A nous d'être plus malins qu'eux. A commencer tout simplement par l'achat d'occasions récentes sans malus, autrement dit déjà immatriculées en France. Certes, les prix de ces occasions risquent de monter, mécaniquement. Il semble d'ailleurs que ce soit déjà le cas. Mais ce marché de l'occasion, récent ou moins récent, est suffisamment vaste pour qu'on y trouve son bonheur. Et si c'était le moment de vous mettre aux vraies anciennes ? C'est aussi une possibilité, pensez-y. Et puis, si on y réfléchit bien, est-ce si idiot d'acheter quand même une Porsche neuve avec un malus de 30 000€ ? Si on en accepte le principe (oui, je sais c'est dur, et nous savons que même certains des plus fortunés d'entre vous s'y refuseront, pour le principe), l'idée se défend. Car la future cote de ces Porsche neuves tiendra compte de ce malus. On imagine mal un acheteur rouler un an avec une 911 neuve, et la revendre sans tenir compte de cette lourde taxe. Celui qui voudra ensuite de ces modèles en occasion n'aura pas d'autre choix que de suivre le prix... Là, j'entends déjà certains d'entre vous me dire : il sera beaucoup moins cher d'acheter ces occasions à l'étranger, et cela cassera de fait la cote des françaises. Tout faux. Car comme expliqué par ailleurs, si vous achetez une occasion récente à l'étranger, vous devrez aussi vous acquitter du malus, moins 10% par an d'ancienneté. Ce ne sera donc pas non plus un bon calcul. Soit dit en passant, cela veut dire que



dans un proche avenir, on risque de voir se définir une cote française se démarquant de la cote européenne, mais c'est un autre sujet sur lequel nous reviendrons en son temps. Enfin, un dernier point impossible à occulter : des filières d'immatriculations à l'étranger sont en train de se mettre en place, mais nous ne pouvons ni les encourager, ni vraiment en parler, car cela reste à la marge et à la limite de la légalité. →

## 6 Des taxes supprimées

Ce point a été évoqué en partie dans le premier volet de notre enquête, mais il est bon d'y revenir dans ce second volet, car il s'agit bien d'éléments positifs, même si ce ne sont que des petites choses. Dans sa grande mansuétude (je plaisante), notre gouvernement a décidé de "compenser" la lourde augmentation de taxes envers les automobilistes en supprimant quelques taxes récentes. Ainsi, dès l'année prochaine, le malus de 500€ par cheval fiscal supplémentaire sur les voitures d'occasion (quel que soit leur âge) de plus de 36 cv sera supprimée (l'air de rien, cela va redonner un énorme bol d'air à certaines 911 haut de gamme, ainsi qu'aux passionnés de Corvette ou Mustang, pour lesquels nous avons une pensée émue). Il existait aussi un malus dégressif selon l'âge pour les voitures entre 10 et 36 cv, moins lourd, qui passe aussi à la trappe. Quant aux 160€ annuels payables pour toutes les voitures neuves dites "polluantes", sorties depuis 2010, ils seront également supprimés. Dans un tel contexte, il faut savoir se réjouir de tout !



## 7 Des voix se lèvent pour dénoncer les excès

On a parfois l'impression d'être des parias. Quand on aime l'automobile, et surtout si on est "petrol head", on a cette étrange sensation que chaque fois qu'on ouvre la bouche, c'est pour mieux se faire taper dessus, et se faire traiter de "salauds de pollueurs".

J'ouvre d'ailleurs ici une parenthèse, pour dire qu'il en va de l'écologie comme de tout en ce bas monde : les extrêmes tuent la cause défendue. Et les discours incendiaires des extrémistes écologistes sont en train d'avoir l'effet inverse du but recherché : le dégoût du "sauvez la planète", un comble tant cette cause devrait effectivement être majeure. J'en suis arrivé, personnellement, à tourner le bouton de la radio dès que j'entends le mot écologie ou le "sauvezlaplanétisme" mis à toutes les sauces. Quelle tristesse, et quel constat d'échec, d'en être arrivé là. Car si on considère que c'est bien l'activité humaine qui est la cause principale du réchauffement de la planète (notez que nous ne voulons pas entrer dans ce débat), il y aurait effectivement autre chose à faire que de nous dresser les uns contre les autres. Il suffit d'aller sur les réseaux sociaux, et de lire les réactions des internautes lorsqu'un poste de France Info ou autre parle d'écologie pour comprendre que nous ne sommes pas les seuls à en avoir ras-le-bol. La principale erreur a été, comme par hasard, de tout mettre sur le dos de l'automobile. Mais les choses semblent bouger, et des voix se font de plus en plus entendre. Entre autres, mais les exemples sont nombreux, notre confrère "Auto Plus", hebdomadaire généraliste de l'automobile, monte de plus en plus souvent au créneau. Dans leur numéro 1680 du 13 novembre dernier, ils ont même sorti un dossier intitulé "stop aux fake news des anti-bagnole", qui confirment des éléments intéressants.

Ainsi, les émissions de CO2 en France sont en baisse, les SUV ne polluent pas plus que leurs équivalents en berlines et monospaces, l'électrique n'est pas zéro émission, et surtout pas dans les pays n'ayant pas suivi

le développement du nucléaire. Et surtout, ils parlent d'un point qui me tient personnellement très à cœur. A écouter les grands médias et les écologistes, on a parfois trop l'impression de vivre dans un monde de plus en plus pollué. Ce qui est totalement faux. Il y a 50 ans, toute activité industrielle autour de nous était infiniment plus polluante, sans même parler des modes de transports. C'était mieux il y a 40 ans, mieux encore il y a 30 ans, etc, jusqu'à aujourd'hui. Les progrès

ont été considérables. Mais avant, on en parlait moins, et les seuils de pollutions pour restreindre la circulation n'existaient pas. Puis ils sont arrivés, avec des normes ne cessant de baisser, donnant l'impression qu'il suffit d'éternuer en voiture pour faire monter le taux d'émissions polluantes. Et que dire des limitations de vitesse à 110 sur les autoroutes françaises les jours de pollution, alors qu'il suffit de franchir la frontière allemande pour ne plus avoir aucune limitation. Qui dit vrai ? Qui dit faux ? Bref, un vrai doute s'est installé, et ce doute finira par bénéficier à ceux qui veulent croire que la solution pour en sortir est ailleurs que dans cet acharnement aveugle anti-voitures. Tenez, même sur le sujet des ralentisseurs qui envahissent anarchiquement nos villes, cela bouge beaucoup ! L'association "40 millions d'automobilistes" a lancé une étude sur le sujet, alors que trois associations se sont unies pour en dénoncer les excès : la Ligue de défense des conducteurs, "Pour une mobilité sereine et durable" et l'Automobile-club des avocats.

**Le dossier de la semaine**

**Info ou intox?**

**Stop aux "fake news" des anti-bagnole**

**CE QU'ON ENTEND**  
"La France, c'est le bonnet d'une européenne en matière de pollution"

**LA VÉRITÉ**  
Une pollution aux multiples visages. On parle de CO2, mais il y a aussi le bruit, les particules fines, les polluants atmosphériques... Les émissions de CO2 en France sont en baisse, les SUV ne polluent pas plus que leurs équivalents en berlines et monospaces, l'électrique n'est pas zéro émission, et surtout pas dans les pays n'ayant pas suivi le développement du nucléaire. Et surtout, ils parlent d'un point qui me tient personnellement très à cœur. A écouter les grands médias et les écologistes, on a parfois trop l'impression de vivre dans un monde de plus en plus pollué. Ce qui est totalement faux. Il y a 50 ans, toute activité industrielle autour de nous était infiniment plus polluante, sans même parler des modes de transports. C'était mieux il y a 40 ans, mieux encore il y a 30 ans, etc, jusqu'à aujourd'hui. Les progrès ont été considérables. Mais avant, on en parlait moins, et les seuils de pollutions pour restreindre la circulation n'existaient pas. Puis ils sont arrivés, avec des normes ne cessant de baisser, donnant l'impression qu'il suffit d'éternuer en voiture pour faire monter le taux d'émissions polluantes. Et que dire des limitations de vitesse à 110 sur les autoroutes françaises les jours de pollution, alors qu'il suffit de franchir la frontière allemande pour ne plus avoir aucune limitation. Qui dit vrai ? Qui dit faux ? Bref, un vrai doute s'est installé, et ce doute finira par bénéficier à ceux qui veulent croire que la solution pour en sortir est ailleurs que dans cet acharnement aveugle anti-voitures. Tenez, même sur le sujet des ralentisseurs qui envahissent anarchiquement nos villes, cela bouge beaucoup ! L'association "40 millions d'automobilistes" a lancé une étude sur le sujet, alors que trois associations se sont unies pour en dénoncer les excès : la Ligue de défense des conducteurs, "Pour une mobilité sereine et durable" et l'Automobile-club des avocats.

## 8 Des ZFE tellement excessives qu'elles en deviendront irréalisables en l'état

Soyons clairs : l'idée de libérer les centres des grandes villes d'un maximum d'émissions polluantes est bien évidemment une bonne idée. Rappelons à ce propos qu'il faut distinguer les émissions de CO<sub>2</sub>, qui ne sont pas polluantes mais participent au réchauffement de la planète, et les pollutions émises par les particules fines qui circulent dans l'air. J'entends souvent des lecteurs me dire leur incompréhension par rapport au fait qu'ils ont une Porsche avec une vignette Crit'air 1, tout en ayant à payer un énorme malus. Ce sont bien deux choses totalement différentes. Mais revenons aux ZFE, zones à faibles émissions, que vont devoir obligatoirement appliquer les grandes villes, suite à des directives européennes. Pour le moment, seule une minorité de personnes ayant pris conscience de ce qui est censé nous attendre est montée au créneau pour alerter les autres. A l'heure où on parle, la mise en application de ces restrictions de circulations semble encore loin pour une majorité d'entre nous, et pourtant, même si la date initiale de janvier a été reportée, on parle bien de courant 2021, au plus tard 2022. Les français, pour le moment, semblent encore imaginer que cela ne les concernera pas, mais quand tous ceux qui roulent dans des véhicules de plus de 15 ans ne pourront plus le faire dans toutes les grandes villes, y compris dans les alentours des grandes villes (pour prendre l'exemple de Lille, si la règle prévue est appliquée, on ne pourra même plus prendre l'autoroute qui traverse l'ensemble de l'agglomération lilloise), il risque d'y avoir un fort mouvement de protestation qui pourrait bien réveiller nos gilets jaunes. Cette mesure, bien avant de concerner les porschistes, va d'abord s'attaquer aux plus pauvres des français, sans réel plan B, sauf une incitation à utiliser

plus les transports en commun. On imagine que cela a peu de chances de passer en l'état. Et puis, comme l'évoque Thomas dans son enquête, la Fédération Française des Véhicules d'Époque fait actuellement son possible pour, au moins, obtenir des dérogations pour les voitures de collection de plus de 30 ans, éligibles à la carte grise du même nom. On ne peut imaginer de les voir toutes interdites. Précisons que cette dérogation existe actuellement à Paris, mais les règles pour les ZFE vont tout remettre à plat. Donc, ici aussi, restons optimistes, au moins pour les voitures de collection.

Restera le cas des Porsche ayant entre 15 et 30 ans d'âge. Bah, elles ont l'air tellement neuves et modernes que les policiers ne songeront même pas à les arrêter. Tout dépendra, en fait, de la manière dont les ZFE seront conçues. S'il ne s'agit que de contrôles aléatoires, certains porschistes prendront le risque de recevoir une amende un coup de temps en temps. En revanche, en cas de surveillance vidéo sur les plaques d'immatriculation, ce sera une autre histoire. Mais là aussi, si ces ZFE finissent par être appliquées dans les villes allemandes, on imagine qu'une solution sera trouvée pour les voitures de collection, peu importe leur âge. Peu utilisées, représentant à peine 1% du parc automobile, elles sont tellement à la marge qu'on veut croire qu'une solution rationnelle sera trouvée pour tous. →



## 9 La passion des belles automobiles pas morte du tout !

C'est un point que nous évoquons souvent dans nos essais et nos carnets de voyage : l'impact des Porsche auprès des français. 99% des réactions sont positives, et même très positives. Le mois dernier, dans le récit que nous avons fait de la première participation d'un équipage roulant en 356 au Tour Auto historique, il était bien dit combien cet équipage a été surpris du succès de cette épreuve sur les routes de France.

Vivant à Paris, ils avaient presque fini par croire que plus personne n'aimait les voitures, jusqu'à ce qu'ils participent à ce Tour Auto. De même, l'énorme affluence générée par des événements comme les 24 heures du Mans, Le Mans Classic, le GP de France, et le rallye de Monte-Carlo, entre autres, démontre que la passion du sport automobile est bien loin d'être morte. Quand on roule en Porsche, on

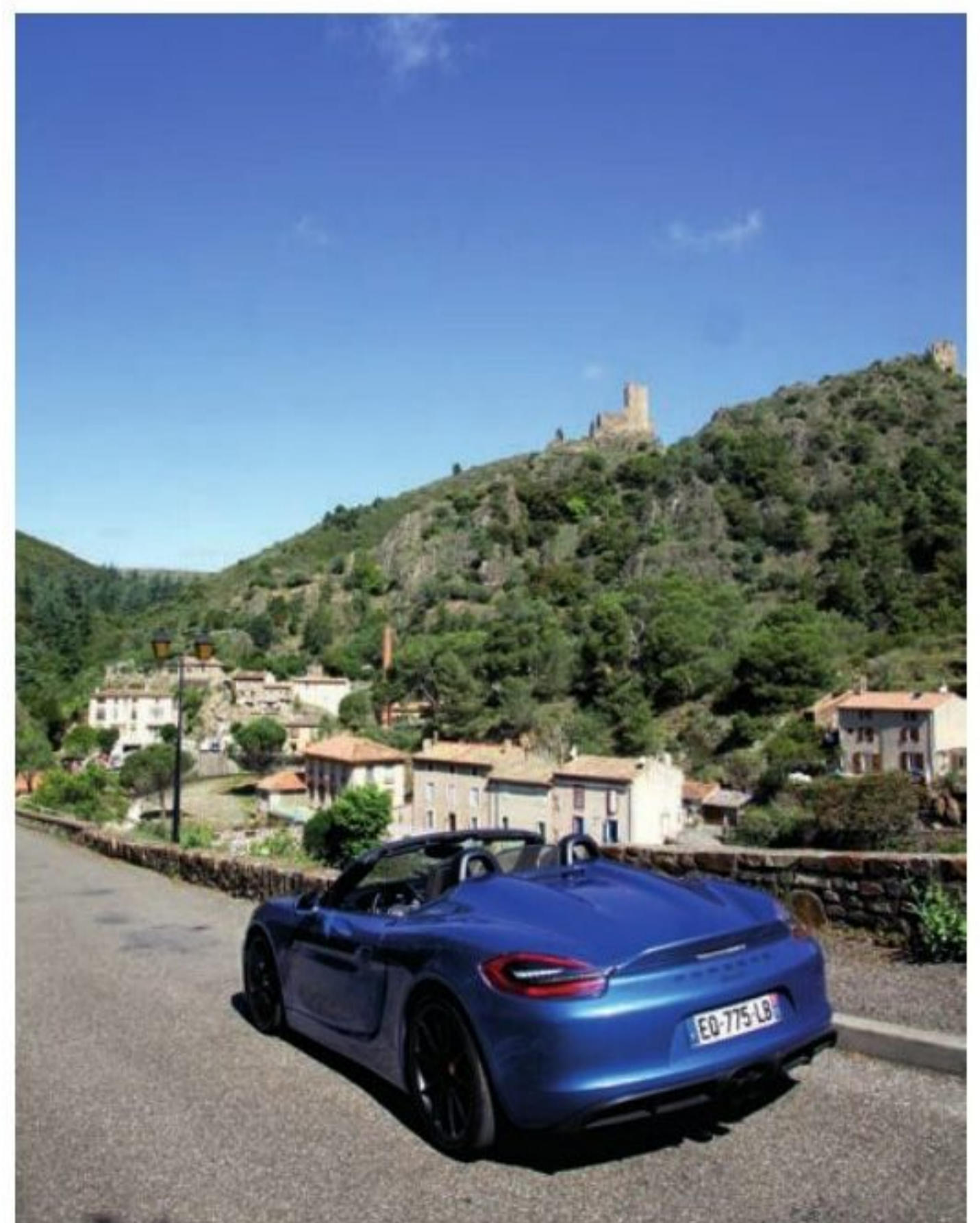
ne compte plus les pouces levés, les sourires, les mots gentils, les discussions qui s'engagent à chaque arrêt. A nous d'en rajouter pour être les meilleurs ambassadeurs possibles. Tout ceci pour dire que lorsque certains extrémistes affirment que la passion de l'automobile est devenue ringarde, c'est juste pour faire des phrases et tenter d'avoir de l'impact, car la réalité est toute autre. Il faut cependant éviter de les laisser s'exprimer sans réagir, ce qui est tout à fait faisable sur les réseaux sociaux, mais aussi dans la vraie vie, et leur opposer des arguments intelligents et constructifs.

Oui, je sais, il est parfois difficile de faire entendre raison à des extrémistes, mais l'important est de faire en sorte qu'ils n'insinuent pas le doute dans la tête de ceux qui ne le sont pas.



## 10 Encore de très belles années en perspective, et même plus !

Le jour où nous ne pourrons plus du tout rouler avec nos Porsche à moteurs thermiques est encore loin. Avec un peu de bonne volonté de toutes parts, il est même possible que ce jour n'arrive jamais. Soyons réalistes, et considérons que bien des obstacles vont se dresser sur notre chemin, mais imaginons que même si, dans le pire des cas, les voitures de collection sont interdites dans les centres villes, il reste leur terrain de jeu préféré pour continuer de s'exprimer, j'ai nommé les milliers de kilomètres de belles départementales que compte la France. On parle d'une interdiction de la vente des voitures thermiques à l'horizon 2040 ? Et même plus tôt que cela selon certains pays ? Très franchement, on en doute, pour les raisons évoquées plus haut. Mais même si, là aussi dans le pire des cas, cela est réellement appliqué, interdiction de vente ne veut pas dire interdiction totale d'utilisation. Cela nous laisse au bas mot encore au moins 25 ans de liberté. Très égoïstement, je pourrai dire qu'après, ce ne sera plus mon problème, car dans 25 ans, je ferai peut-être la course dans un EHPAD avec des chaises roulantes en imitant le son d'une Porsche 917. Mais je ne suis pas dans cet état d'esprit, j'aimerais qu'on continue d'avoir la liberté de circuler le plus longtemps possible, avec des voitures électriques, à hydrogène, à moteurs thermiques dépollués, ou avec tout autre chose, du moment qu'on ait le choix. Pour cela, il faut cependant être mobilisés et réactifs, c'est bien la raison pour laquelle nous publions cette enquête dans Flat 6. Pour ne pas laisser le champ libre à ceux qui voudraient notre mort. Et c'est en étant positifs, unis et constructifs que nous nous en sortirons ! ●



# ABONNEZ-VOUS À

# FLAT6 Magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE



SOIT  
**2N°**  
OFFERTS

**OFFRE SPÉCIALE**

## 1 AN 12 NUMÉROS

# 75€

**SEULEMENT AU LIEU DE 90€\***



**RETROUVEZ CETTE OFFRE SUR [WWW.FLAT6MAG.COM](http://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 **75€** seulement au lieu de **90€\*** soit l'équivalent de **2 numéros offerts** - Tarif valable pour la France métropolitaine. Tarifs étrangers et autres formules d'abonnement disponibles sur [www.flat6mag.com](http://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

358

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 tarif kiosque. Vous recevrez le 1er numéro de votre abonnement dans un délai de 4 à 5 semaines après enregistrement de votre règlement. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du premier numéro en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Le coût de renvoi de(s) produit(s) est à votre charge. En retournant ce formulaire, vous acceptez que Flat6 éditions responsable de traitement, utilise vos données personnelles pour les besoins de votre commande, de la relation Client et d'actions marketing sur ses produits et services. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification, d'effacement, de portabilité, de limitation, de retrait de votre consentement à tout moment, ainsi que du droit de définir des directives relatives au sort de vos données personnelles en cas de décès. Vous disposez également du droit de vous opposer sans motif au traitement de vos données à des fins de prospection, y compris publicité ciblée et profilage. Pour exercer vos droits précités, il suffit de nous écrire Flat6 éditions - Garopôle, place de la gare 80100 Abbeville - France. A tout moment vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL. RCS Amiens 528 915 374.

Essai

# *UNE SEMAINE EN* **TAYCAN TURBO S**

**Ou plutôt : « une semaine dans la peau d'un possesseur de Taycan » afin de cerner au mieux les interrogations d'un acheteur potentiel, les craintes du passage au tout électrique et la réelle philosophie de cette machine qui génère encore beaucoup de méfiance au sein de la communauté Porsche... et de la rédaction !**

**TEXTE : FABIEN CARON - PHOTOS : FABIEN CARON, PORSCHE A.G**



WorldMags.net





# Essai

## DES AVIS PARTAGÉS

Rares sont les Porsche à avoir autant divisé la communauté des fans de la marque. Bien sûr il y a les indéboulonnables du flat 6 et les amateurs de PMA. Il y a ceux qui ne jurent que par le moteur refroidi par air et ceux qui pensent que la 996 a permis une renaissance de la 911. A chaque évolution majeure de notre marque préférée, il y a des sceptiques, des curieux, des détracteurs, voire des opposants. Et le débat n'est pas près de s'arrêter avec le Taycan. A la rédaction de Flat 6, il y a d'ailleurs souvent des querelles amicales et particulièrement drôles entre les défenseurs de la berline électrique de Porsche (moi) et... le reste de la rédaction ! Le futur fait peur et ce n'est pas l'actualité récente qui nous prouvera le contraire. Il faudra sans doute trouver à l'avenir des moyens différents de prendre du plaisir sur la route et le Taycan pourrait faire partie des solutions possibles. En attendant, mon Taycan Turbo S m'attend au Centre Porsche de Levallois-Perret et j'ai bien l'intention d'en profiter !

## LA FORCE EN PRÉSENCE

Rendez-vous est pris pour prendre possession de celle qui m'accompagnera durant toute une semaine. Un privilège rare qui nous a été accordé par Porsche France et la complicité de Michael Martinez et de Faycal Elasri, le dynamique duo du service presse du constructeur. Nous sommes lundi matin, il est 9 h et elle est face à moi. Malgré plusieurs essais réalisés avec différents exemplaires, je dois dire que le charme agit toujours avec la même intensité. Le Taycan dégage une prestance rare, bien aidé il est vrai par le peu d'exemplaires croisés sur nos routes. Ses lignes typiquement Porsche sont futuristes sans être caricaturales. Cette voiture séduit sans provoquer. Un réel atout au quotidien. Le Blanc Carrara qui l'habille, parfaitement en phase avec l'image de pureté et de technologie que la voiture



**1.** Ma "compagne" de la semaine est prête pour son grand voyage !

**2.** Les parkings équipés de bornes de recharge se multiplient mais nécessitent parfois des abonnements spécifiques.

inspire, est un choix de couleur judicieux... et gratuit. Les jantes « Mission E Design » livrées de série lui font perdre quelques kilomètres d'autonomie (19 exactement) par leur aérodynamique moins « léchée ». Un détail qui n'en sera pas un pour un acheteur souhaitant effectuer de longs parcours. Un petit sacrifice sur l'autel de l'esthétique que je pardonne volontiers. Parmi les options qui équipent notre modèle d'essai, pourtant généreusement doté d'origine, figurent l'intérieur tout cuir, le toit vitré (bien agréable pour égayer le noir de l'habitacle), le vitrage insonorisant, l'antirouillis actif PDCC+, le chargeur embarqué de 150 kW permettant une recharge rapide et quelques « mesquineries » comme l'accès mains libres à 1104 €, le régulateur de vitesse adaptatif à 1764 €, l'assistance parking dotée de caméras à 1428 €, le câble de recharge type 2 (indispensable pour la recharge sur une Wallbox) à 300 € ou même le kit anti crevaison à... 60 € ! A l'exception du PDCC+, efficace sans être indispensable, toutes ces options me semblent nécessaires et alourdissent une note déjà conséquente de 189 152 €. Rappelons pour les étourdis que le Turbo S coiffe la gamme Taycan avec ses deux moteurs électriques (synchrones à aimants permanents) capables de développer jusqu'à 761 ch et plus de 1000 Nm de couple, sa grosse batterie de 93,4 kWh de capacité et ses performances de tout premier ordre : 0 à 100 km/h catapulté en 2.8 s, 1000 m départ arrêté avalé en moins de 20 s et une vitesse de pointe très facilement atteinte de 260 km/h.

## DANS LA PEAU D'UN « PORSCHISTE 2.0 »

Je le répète, le but de cet essai longue durée n'est pas de pousser le Taycan dans ses limites d'autonomie ou d'adhérence, mais plutôt de tester ses capacités à devenir LA voiture de tous les jours afin d'aiguiller au mieux un acheteur potentiel qui hésiterait à sauter le pas. Ainsi, une semaine durant, je l'ai testée sur route, autoroute et en ville, dans les parkings et sur les bornes de recharges, pour faire les courses, aller au travail ou tout simplement me balader et passer un week-end loin de la maison. J'en ai même profité pour faire une petite incartade sur circuit, mais





1

ça, nous vous l'avons déjà raconté dans notre duel du n°354 contre la 992 Turbo S. J'ai relevé scrupuleusement les chiffres de consommation, l'autonomie offerte ainsi que les durées de charge, mais aussi les difficultés rencontrées. Commençons d'ailleurs par cela.

### UN MINIMUM D'ANTICIPATION S'IMPOSE

Si tel un Marc Joly, votre but principal est de partir à l'aventure au volant de votre Porsche, sans avoir à vous soucier d'autre chose que de conduire et de savoir où dormir le soir, le Taycan n'est pas fait pour vous. L'aventure, ce n'est pas son truc. Pour éviter « l'angoisse de la panne » il vous faudra planifier un minimum vos déplacements supérieurs à 150/180 km autour de votre domicile. C'est une contrainte certes, mais c'est le prix de la sérénité électrique. Autre frein et non des moindres, il sera difficile d'envisager l'achat d'un Taycan si vous ne pouvez bénéficier d'un point de recharge fixe, à domicile ou sur votre lieu de travail, à moins d'avoir la chance de vivre à proximité immédiate d'une borne de recharge IONITY (c'est-à-dire sur une autoroute...), ou, plus sérieusement, d'un parking souterrain équipé. Pour ma part, j'imagine mal laisser un véhicule à 200 000 € en stationnement sur la voie publique plusieurs heures chaque jour, le temps que les batteries se remplissent. Dernière précision, cet essai a été réalisé cet été, avec des températures dépassant souvent les 30 degrés (les températures élevées favorisent l'autonomie des voitures électriques), avec la climatisation en mode « Eco Plus », déjà largement suffisant pour voyager dans de bonnes conditions, en ne cherchant pas particulièrement l'efficacité mais en respectant autant que possible les limitations de vitesses, sans se priver de temps à autres de quelques « moments de distraction », de « launch



2

1. Le confort est un des points forts du Taycan. Voyager à son bord est un vrai plaisir, que ce soit sur les grands axes...

2. ... ou dans les chemins !

controls » et d'accélération bien appuyées, Porsche oblige. Les règles du jeu étant fixées, il est temps de se mettre en route pour un périple de plus de 1600 km.

### SORTIE DE PARIS, DIRECTION LA CÔTE D'OPALE PAR L'AUTOROUTE A16

Il n'est jamais plaisant de circuler dans Paris avec une voiture de près de 5 m de long pour 2 de large. Les parkings de la capitale sont un enfer pour les jantes et l'absence de toute protection de carrosserie rend le Taycan très vulnérable à toute agression. La visibilité arrière n'est pas non plus son point fort, à cause d'une lunette très inclinée. Raison de plus d'opter pour l'option « assistance au parking avant arrière avec caméras et vue à 360° ». Un atout non négligeable dans les bouchons ou au moment de se garer et particulièrement efficace. Le périphérique et ses indissociables bouchons sont l'occasion de tester le régulateur adaptatif qui s'accommode très bien d'un →

# Essai

trafic en accordéon. Un plus pour la sécurité d'autant que l'interface de communication, demandant une certaine accoutumance oblige trop fréquemment à quitter la route des yeux, du moins lors des premières heures de prise en main. Malgré la garde au sol limitée, le confort de suspension est remarquable et la douceur de l'électrique apporte calme et sérénité. L'absence d'à-coups et de vibrations semble nous isoler de la jungle urbaine : « Quelques tonnes de finesse dans un monde de brutes... » Néanmoins, la première barrière de péage franchie permet de réveiller l'orage qui sommeille dans les puces électroniques du Taycan. L'accélération se transforme en catapultage et il faut vite se calmer pour ne pas risquer de voir son permis de conduire disparaître à jamais. C'est très frustrant. A 130 km/h, la réserve de puissance est telle que chaque dépassement donne le sentiment d'un démarrage éclair et non d'une simple accélération. A force de jouer à saute-mouton, l'autonomie s'en ressent et après un peu plus de 2 heures de trajet et une distance parcourue de 188 km effectué à 88 km/h de moyenne (ville, périphérique puis autoroute), la consommation s'établit à 28.2 kWh/100 km. L'ordinateur de bord annonce 129 km d'autonomie restante. Soit un total assez décevant de 317 km théoriques sur les 361 km qui m'étaient promis au départ. Il faut avouer que l'excitation de la (re)découverte de cette auto a entraîné une conduite bien peu « écoresponsable ». Première pause sur la station IONITY de l'A16,



1. À Oignies (62), les vestiges des mines de charbon sont encore bien présents. Avec le Taycan on vise le futur.

2. Les bornes de recharge rapide IONITY sont encore trop rares, mais très pratiques !

non loin d'Abbeville. La charge débute avec 37% de batterie, atteint 55% en 6 minutes, 80% en 20 minutes et 97% en 35 minutes. Pour les charges suivantes je ne perdrai pas mon temps à attendre les 100% qui ne sont atteints que 10 minutes plus tard.

## LA CÔTE D'OPALE

L'endroit idéal pour flâner en bord de mer sur un filet de watts ou se dégourdir les rotors sur les petites routes avoisinantes. Dans tous les cas, le Taycan sait admirablement bien cacher son embonpoint (2370 kg norme CE) grâce à ses batteries logées dans le plancher assurant ainsi un centre de gravité équivalent à celui d'une 918 Spyder ! Les roues arrière

2  
IONITY



directrices contribuent également à l'agilité de l'engin sans jamais nuire à la tenue de cap, imperturbable. La réserve de puissance, mais surtout de couple est colossale et les dépassements effectués « à la vitesse de l'éclair » prennent tout leur sens. Arrivé à Boulogne-sur-Mer et bien aidé par l'application « Charge Map » je me mets en quête d'une borne de recharge. Malheureusement, au jour du reportage, aucune n'était compatible avec la « Porsche Charging Card » fournie avec le véhicule et censée couvrir 80 % du réseau français. Dieu merci, il me reste plus de 200 km d'autonomie, de quoi rejoindre sans aucune crainte la prochaine station IONITY, sans même avoir à chercher un hôtel capable de me faire le plein.

## DEUXIÈME JOUR, CIRCUIT DE CROIX-EN-TERNOIS

Dès le petit matin, départ direction Saint-Pol-sur-Ternoise et son circuit. Coup de chance, l'aire de repos de Rely sur l'A26 n'est qu'à 35 km du circuit de Croix-en-Ternois et offre quatre bornes IONITY. Le plein des batteries est indispensable avant d'affronter la piste et sera à nouveau nécessaire pour gagner Lille dans la soirée en toute sérénité. Même si le constructeur annonce une charge de 5 à 80% en une vingtaine de minutes dans les conditions optimales, il est rare que les bornes IONITY offrent les 270 kW nécessaires pour une recharge aussi rapide. Ici il me faudra 35 minutes pour passer de 27 à 97%. Les 20 derniers % étant les plus longs à récupérer. Sans tenir tête à la 992 Turbo S à laquelle il était confronté, le Taycan Turbo S n'a pas eu à rougir de son passage sur circuit. Pour l'anecdote, la consommation relevée s'est établie à 43.7 kWh/100 km après environ 35 km de roulage sur piste et 100 km effectués entre Boulogne-sur-Mer et Croix-en-Ternois. Après notre duel sur circuit, il reste 59% de batterie mais l'ordinateur de bord ne nous indique plus que 156 km d'autonomie. Normal, l'algorithme de calcul tient compte du mode de conduite adopté. Le retour vers Lille se fera sur un train « cool-rapide » alternant petites routes et autoroutes. La consommation pour la journée redescend à 29,4 kWh/100 km à notre arrivée dans l'agglomération lilloise.

### EN MODE « ÉNERVÉ »

Ne bénéficiant pas de moyen de recharge à domicile, deux solutions s'offrent à moi pour les jours qui suivent : prendre le risque du parking public ou de supermarché dont les bornes n'offrent au mieux que 22 kW (soit environ 4 heures pour une charge complète) ou me recharger sur la borne IONITY la plus proche, située à 30 km de chez moi... de l'autre côté de la frontière belge ! C'est le choix que je ferai pour les jours à venir. L'occasion de constater que nos voisins d'outre Quiévrain sont bien plus « branchés » que les français et que la carte de recharge fournie par Porsche fonctionne toujours une fois la frontière passée. Cette carte de paiement, appelée « Porsche Charging Card », fournie par le constructeur à l'achat d'un Taycan et gratuite pendant 3 ans (179 €/an ensuite), permet d'accéder à 80% des bornes publiques



1. Le Taycan (ici en Belgique), suscite toujours la curiosité.

2. Cette trappe permet la recharge rapide en courant continu.

3. Le toit vitré égaye l'habitacle.

4. Une ligne très aérodynamique.

d'Europe et de bénéficier d'un tarif préférentiel sur le réseau IONITY (0.33 € le kWh, soit environ 30 € pour une charge complète). Grâce au module « Porsche Charging Service » intégré à l'application « Porsche Connect » vous pouvez suivre sur votre Smartphone, ou votre auto, l'avancée de la charge, vérifier son coût ou même la planifier. Difficile à expliquer, très simple à utiliser.

Les 30 km me séparant de la station IONITY sont aussi un bon prétexte pour tester le Taycan en mode « Sport + » sur les petites routes environnantes et constater, une fois de plus, son comportement souverain dans les enchainements rapides, le PDCC Sport annihilant toute prise de roulis tout en maintenant un confort remarquable. En revanche, la consommation en mode « énérvé » dépasse les 31 kWh/100 km.

### EN MODE « ÉCORESPONSABLE »

La Belgique et ses autoroutes « radarisées », limitées à 120 km/h, m'offrent la possibilité de tester les bienfaits sur la consommation d'une conduite vertueuse. Seulement 22 kWh/100 km. Soit à peu de choses près la consommation d'une Renault ZOE en ville ! C'est sur ce terrain que le Taycan est le plus efficace, bien →

# Essai

aidé il est vrai par sa boîte de vitesses à deux rapports et son aérodynamisme soignée. Bon à savoir, de nombreuses villes belges réservent l'accès à leur centre-ville aux véhicules les plus vertueux. Le Taycan ne m'empêchera pas d'écoper de deux amendes le même jour (à Gand et Anvers), ignorant que j'étais qu'il fallait enregistrer son véhicule électrique auprès des autorités pour accéder librement aux zones à faibles émissions. Malgré ces « désagréments », j'ai été surpris de la qualité des infrastructures belges en matière de recharge. Tous les parkings visités étaient équipés de bornes efficaces et accessibles via ma carte de paiement fournie par Porsche. Un exemple dont la France doit s'inspirer si elle veut que le véhicule électrique puisse se développer à l'intérieur de nos frontières.

## RETOUR EN FRANCE ET BILAN

Parcourue un lundi matin gris, l'autoroute A1 qui relie Lille à Paris est bien ennuyeuse quand on arpente son long ruban à 130 km/h. 250 km qui permettent de dresser le bilan de cette semaine passée au volant du Taycan Turbo S. Malgré quelques défauts de jeunesse d'ordre électronique et une autonomie qui ne dépassera les 350 km que dans des conditions bien précises (patte de velours et vitesse stabilisée), la berline électrique de Porsche aura réussi à me prouver qu'elle est capable de s'affranchir du quotidien de fort belle manière. Sportive et technologique pour son pilote, confortable et raffinée pour quatre, élégante pour tous, elle ne déclenche sur son passage que sympathie et curiosité auprès des personnes qu'elle croise. Au total, ce sont plus de 1600 km qui auront été effectués dans



1. À gauche la plus faible consommation relevée sur un parcours. À droite la consommation moyenne de la semaine.

2. Près du Mont Saint Aubert (Belgique). Qui a dit qu'il ne faisait jamais beau dans le Nooord???

toutes les conditions possibles, avec en tête ce sentiment permanent d'être à l'avant-garde. Bien sûr le réseau actuel de recharge rapide n'est pas encore assez développé pour se passer de planifier ses longs déplacements et il est impératif de disposer d'un point de recharge à demeure. Mais quel plaisir de rouler en toute quiétude sur un filet de watts et de disposer instantanément d'une réserve de puissance qui paraît inépuisable. Faites-en l'expérience et comme moi, vous ne voudrez plus la rendre. (Note du rédac'chef : "En ce qui me concerne, je l'ai rendue avec plaisir, car trop de contraintes pour moi, mais comme quoi, à Flat 6 Magazine, on sait être objectif et donner la parole à ceux qui aiment !") ●

**Distance totale parcourue :** 1610 km  
**Consommation moyenne durant l'essai :** 27.4 kWh/100 km (incluant ½ journée de circuit)  
**Vitesse moyenne durant l'essai :** 52 km/h  
**Meilleure consommation sur une recharge complète :** 23.3 kWh/100 km à 96 km/h de moyenne  
**Meilleure consommation sur un parcours :** 21.7 kWh/100 km à 65 km/h de moyenne  
**Consommation maximale :** 43.7 kWh/100 km sur circuit

2



## L'AVIS DES PROPRIÉTAIRES

Afin de compléter notre essai longue durée, nous avons interrogé deux propriétaires de Taycan. Voici leurs propos :

**Antoine Bernard (Boulogne-sur-Mer) 55 ans**  
Propriétaire d'un Taycan 4S Blanc Carrara depuis octobre 2020.

« J'ai acheté mon Taycan au centre Porsche Imsa à Rouen, avec les conseils de Mathieu Daussy. Je roulais depuis 5 ans en Tesla Model S et j'ai déjà possédé un Cayenne hybride, une 996 et une 997 PDK. Je suivais donc avec intérêt l'arrivée de cette voiture depuis la présentation du concept Mission E. Elle avait 3000 km au compteur quand j'en ai pris possession et j'ai déjà parcouru 7000 km à son volant ! Blanche et dotée des bonnes options (dont la grosse batterie 93,4 kW nldr) c'est exactement ce que je voulais ! Un châssis de dingue ! C'est une vraie sportive polyvalente, une vraie Porsche dans son comportement routier et une finition au top ! Après avoir goûté à l'agrément de l'électrique, je ne voulais pas revenir en arrière. Je suis déjà parti sur la Côte d'Azur avec et fait trois séjours à Paris à son volant ! Je n'ai pas encore investi dans la borne de recharge à domicile, pour l'instant j'utilise une prise domestique car je m'en sers principalement le week-end. Pour ma part je trouve ludique la gestion de l'autonomie. Quand j'ai commencé avec Tesla, le réseau de superchargeurs de la marque américaine n'était pas développé comme aujourd'hui. C'est ce qu'on retrouve aujourd'hui avec IONITY mais le GPS de Porsche est extrêmement bien conçu et lorsque je m'arrête lors d'un long parcours, je ne fais pas « le plein ». Je recharge la quantité nécessaire pour rejoindre la borne que je veux atteindre. 100 km d'autonomie récupérés en 5 minutes ! Mais il est vrai que le réseau IONITY est pour l'instant encore trop limité et les bornes publiques nécessitent parfois l'utilisation d'autres cartes de paiement, type ChargeMap, avec des tarifs trop variables. A part ça, je suis vraiment ravi de mon achat ! »



**Vincent Hourdequin (Paris) 58 ans**  
Propriétaire d'un Taycan Turbo Bleu Glacier depuis mai 2020

« Porschiste ayant déjà possédé deux Tesla, je n'ai pas hésité quand Porsche a annoncé le Taycan. Je l'ai commandé sans même l'avoir essayé ! Et je ne suis pas déçu. Le Taycan est une vraie Porsche. J'ai apprécié mes Tesla mais le comportement était celui d'une berline américaine. Rien à voir avec le Taycan ! Confort, finition et tenue de route sont conformes aux standards de la marque allemande. C'est ma voiture de tous les jours et je suis parti en vacances en Bretagne cet été avec. Habitant en ville dans un immeuble, je loue un parking équipé de bornes munies de prises Type 2 pour la recharge. J'ai déjà fait 5000 km à son volant. J'ai l'expérience de l'électrique donc je planifie un minimum mon parcours lors de mes déplacements. Seul bémol, le chargeur embarqué AC fourni avec ma voiture est limité à 11 kW et certaines bornes publiques acceptent jusqu'à 22 kW. Il est désormais disponible en option mais ne l'était pas quand j'ai commandé la mienne. Je réalise en moyenne une recharge « à domicile » par semaine, voire moins. Je prévois de faire environ 15 000 km par an à son volant. Pour moi, sa principale qualité est liée à son agrément. Confort sonore, sérénité, puissance instantanée et je ne change pas pour autant ma manière de conduire parce qu'elle est électrique. Je roule déjà en thermique sur circuit donc je n'abuse pas sur la route ! »



Un grand merci à Antoine et Vincent, pour leurs précieux commentaires, ainsi qu'à Dominique Maroni (notre Monsieur Couleurs à Flat6 Magazine) et Nicolas Briens, Directeur du Centre Porsche IMSA Rouen, pour leur aide à la réalisation de ces entretiens.

# Carnet de voyage

---

# LA CREUSE (23) EN CAYMAN 987 S PH1



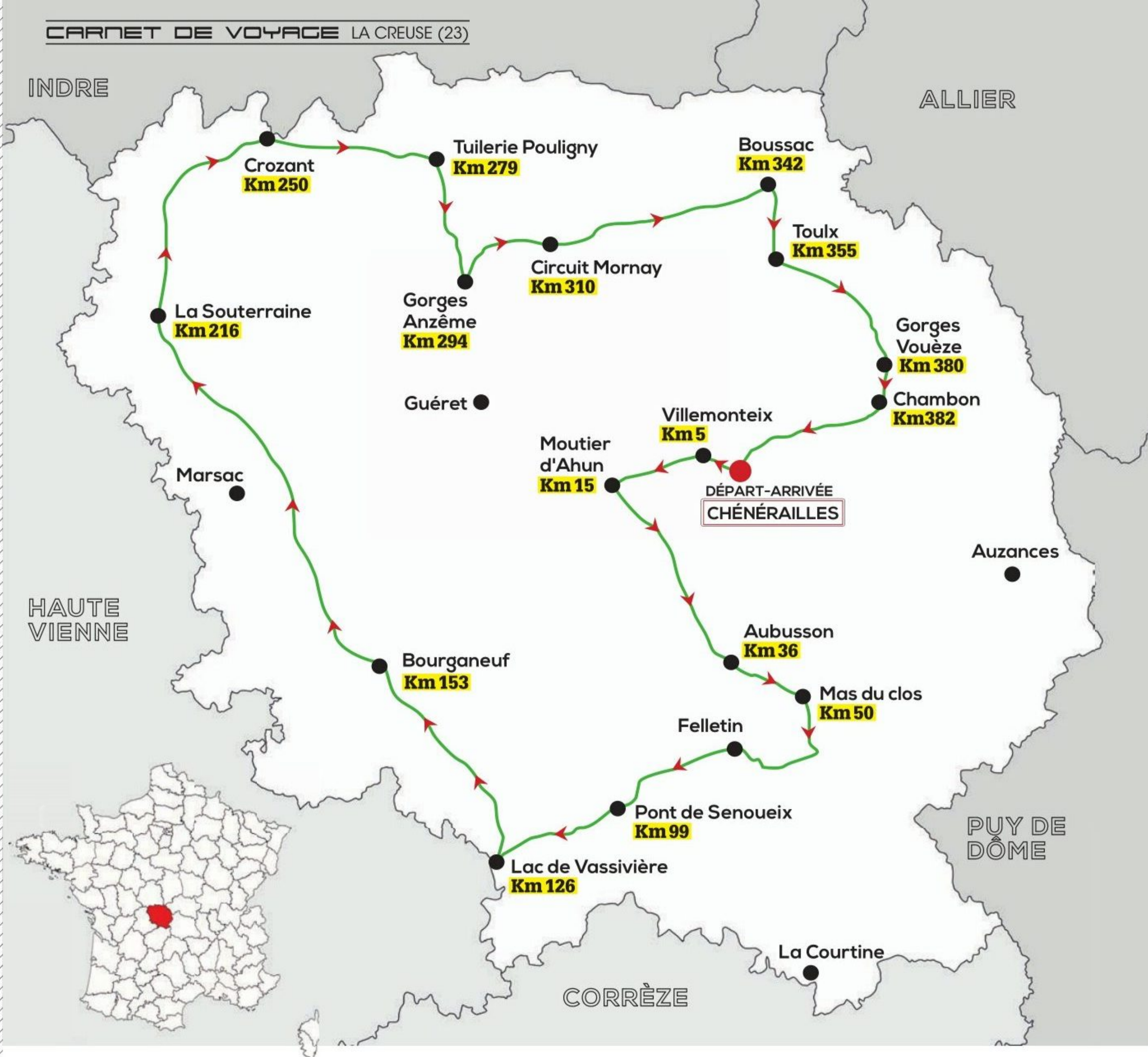
**Km 342 CHATEAU DE BOUSSAC**



Envie de sortir des sentiers battus ? De vous évader loin des villes ? De vous offrir un festival de petites routes ? Par ces temps de confinement, nous ne doutons pas que votre réponse est oui, aux trois questions. Alors, suivez-nous dans la Creuse, au volant d'un magnifique Cayman S 987 phase 1 !

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY





Quand le département de la Creuse (région Nouvelle-Aquitaine) est cité dans une conversation, c'est souvent pour faire allusion à un endroit, en France, quasi-désert. Entre porschistes, quand on parle de la Creuse, c'est souvent pour dire : "si tu veux rouler tranquille sans rencontrer trop de gendarmes, tu n'as qu'à aller au fin fond de la Creuse." De fait, ce département est le deuxième moins peuplé de France, après la Lozère. Pour vous donner un ordre d'idée, la préfecture et plus grande ville de la Creuse est Guéret, où on compte moins de 14 000 habitants. Eh bien croyez-le ou non, mais en ce qui me concerne, ce sont

des chiffres qui me motivent quand il s'agit d'aller rouler en Porsche et de faire du tourisme. Plus je vieillis, et plus le tourisme de masse me fatigue. Du coup, me retrouver dans des endroits paisibles, tranquilles et peu fréquentés est à placer en bonne place dans les petites recettes du bonheur. D'autant que, comme vous allez le voir dans ce carnet, il y a beaucoup à voir ici, et il y a même deux circuits automobiles. Autant de bonnes raisons d'aller vous y promener en Porsche.

### LES ÉTOILES DU GUIDE VERT

Pour chaque site retenu, vous retrouvez les étoiles du guide vert Michelin, de 1 à 3.

### LES RÈGLES DU JEU

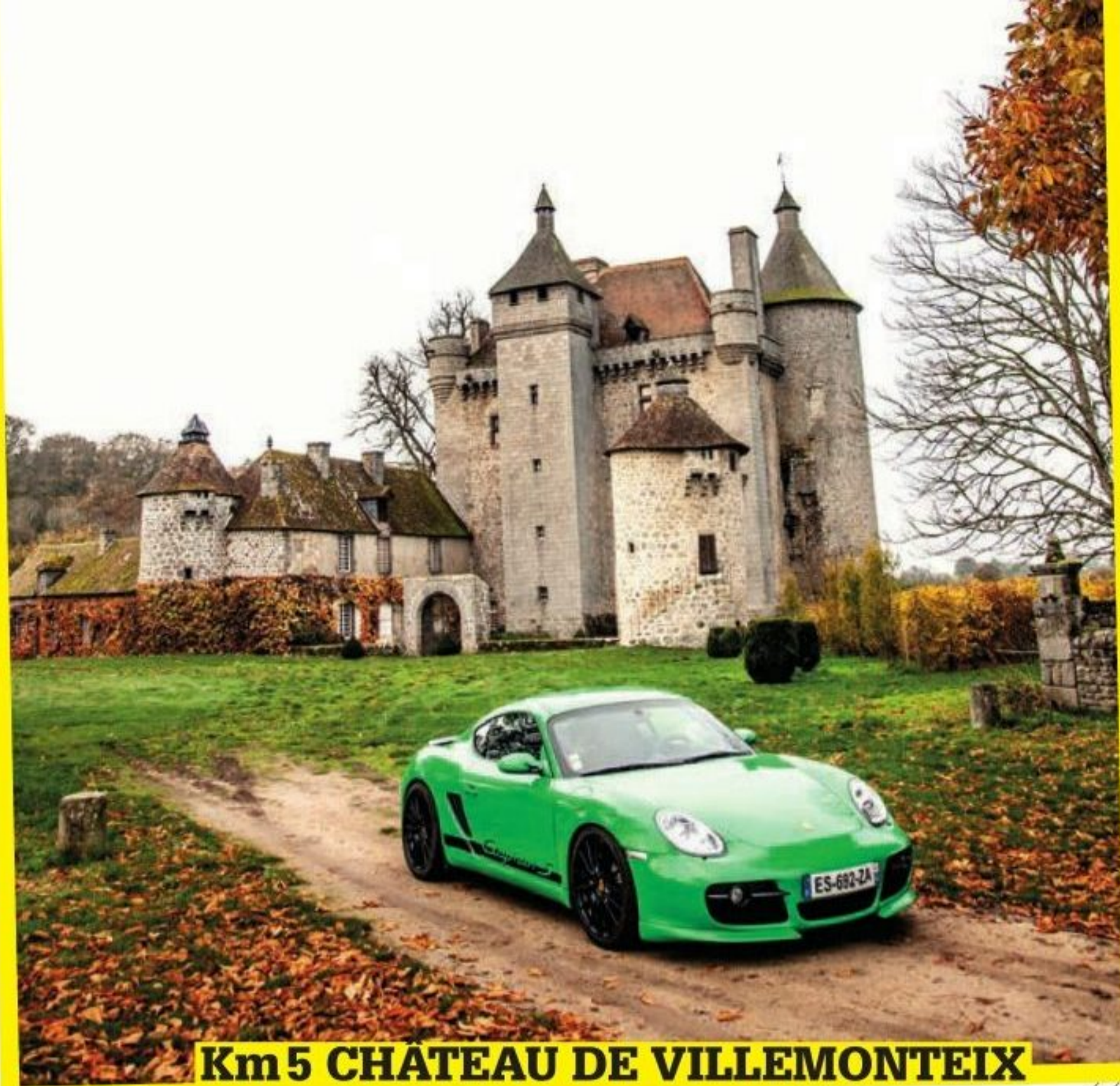
Devant le succès remporté par nos carnets de voyage, il est bon d'en rappeler les règles du jeu ! Ces carnets sont entièrement réalisés par notre rédaction. Le choix des lieux visités est l'addition des connaissances personnelles de l'auteur, qui sillonne la France en long et en travers depuis plus de 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 5 CHÂTEAU DE VILLEMONTAIX ★

>>ROAD BOOK : CHÉNÉRAILLES, D55, ROUTE SANS NOM, VILLEMONTAIX

Comme le précédent carnet du mois dernier, dans le Rhône, celui-ci a été réalisé au cœur du second confinement, tout début novembre. A Chénérailles, j'ai rendez-vous avec le propriétaire de ce Cayman S, Fabien Mokhefi. L'histoire est amusante, car ce n'est pas lui qui m'a initialement proposé ce Cayman pour faire le tour de la Creuse, mais son ancien propriétaire, Vincent, qui habite, lui, en Corrèze, juste à côté. Vincent m'avait contacté début 2018, et quand je lui ai finalement proposé de faire le carnet en Corrèze, il m'a annoncé l'avoir vendu à son ami Fabien, habitant en Creuse. Vous suivez toujours ? Bref, Fabien, au pied levé, et après un petit temps de réflexion bien compréhensible, m'a finalement dit OK. Et j'en suis d'autant plus ravi que ce Cayman est exceptionnel à plus d'un titre, comme nous allons le voir un peu plus loin. Notre voyage commence, encore sous la grisaille mais plus pour longtemps, au château de Villemontaix, initialement du 15ème puis modifié au 18ème. Magnifique bâtiment perdu en pleine campagne, mais il faut s'y faire : en Creuse, on est forcément à la campagne !



Km 5 CHATEAU DE VILLEMONTAIX

## Km 15 MOUTHIER-D'AHUN ★

>>ROAD BOOK : VILLEMONTAIX, ROUTE SANS NOM, ECURAT, D55, D53, ROUTE SANS NOM, MORNAT, MOUTIER-D'AHUN

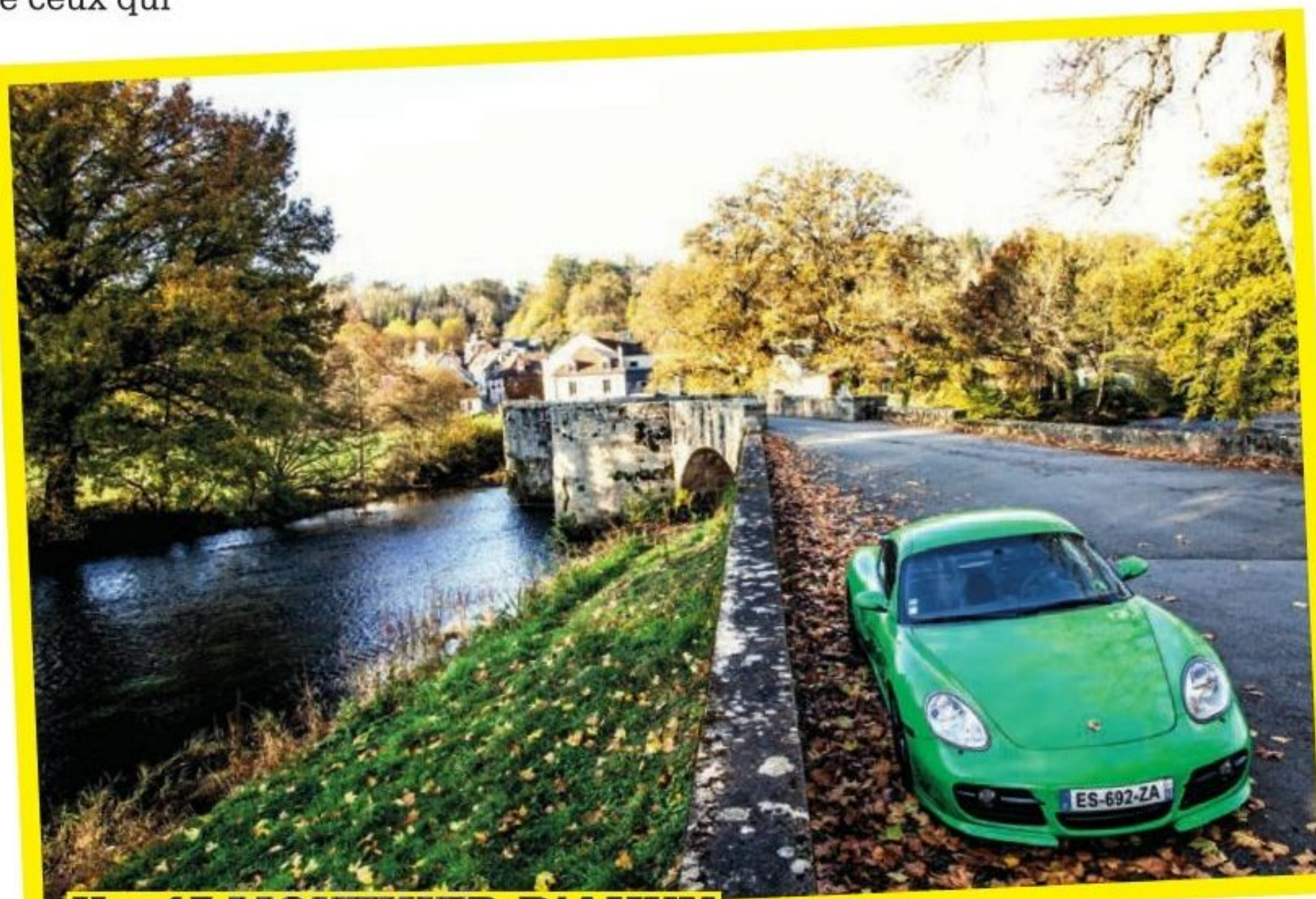
*Information pratique : Quand vous quittez la D55, ne prenez la D53 vers Valaize que sur quelques mètres, et tournez tout de suite à gauche sur la route sans nom qui mène à Mornat.*

Ah le joli village que voilà ! Exactement ce que j'aime de la France profonde : une jolie petite église, un pont du 11ème siècle au-dessus de la Creuse, on s'y sent tout de suite bien. Petite leçon de géographie : la Creuse, qui a donné son nom au département, est une rivière qui prend sa source sur le plateau de Millevaches, un peu plus au sud, pour aller rejoindre la Vienne dans le département du même nom. Vienne qui ira ensuite se jeter dans la Loire. Toujours passionnant, le parcours des cours d'eau français...

Alors, il vous intrigue, ce Cayman ? Je vous comprends, moi aussi il m'a bien intrigué ! Dans un tout premier temps, quand j'ai reçu la proposition de Vincent, j'ai d'abord cru que c'était un 987 phase 2, un de ceux qui avaient servi à la présentation presse de ce modèle, restée dans nos mémoires car présentant toute une série de Cayman avec plein de couleurs vives. D'une part à cause de sa couleur, justement, d'autre part parce qu'il est équipé d'un bouclier avant et d'un aileron qui sont ceux de l'aérokit mis en évidence dans cette même présentation du phase 2. Et pourtant non, il s'agit bien d'un 987 S de 2008, configuré ainsi à l'usine, et qui a d'abord servi comme véhicule de direction à Stuttgart. En fait, il a servi à tester à la fois une couleur et une configuration qui, bon sang mais c'est bien sûr, seront en partie reprises sur le Cayman S Sport, alors qu'il faudra attendre le R (sur la phase 2) pour voir pousser l'aileron fixe. Historiquement, c'est donc vraiment un modèle intéressant, et suréquipé, comme nous allons le constater... →



Km 15 MOUTHIER-D'AHUN



Km 15 MOUTHIER-D'AHUN

**Km 36 AUBUSSON**

## **Km 36 AUBUSSON** ★

**>>ROAD BOOK : MOUTIER-D'AHUN, D13, D13A, D942, LAVALEIX-LES-MINES, D942, D18, LA ROCHETTE, ALLEYRAT, AUBUSSON**

Ne ratez pas la D18 qui longe la Creuse au plus près, dans un décor enchanteur, et sur un tracé sinueux et amusant à souhait, un vrai petit bonheur. Lorsque j'arrive à Aubusson, plein d'images me reviennent, celles des nombreux séjours passés ici lorsque le club Porsche de France venait rouler sur le circuit du Mas-du-Clos. Nous en avons fait, des reportages, dans ce coin ! Mais Aubusson, c'est surtout la cité de la tapisserie. Plusieurs manufactures s'y trouvent encore, et un musée appelé Cité de la Tapisserie s'est ouvert en 2016, créant un vrai pôle d'attraction autour de ce thème. La photo est prise à l'entrée de la vieille ville, et lorsque je me suis arrêté un peu plus loin, j'ai été littéralement assailli par un groupe

de collégiens surexcités par la présence de cette Porsche verte. Et visiblement totalement séduits. Cinq minutes plus tôt, à l'entrée d'Aubusson, alors que je m'étais arrêté pour consulter le plan de la ville, un monsieur d'un certain âge, à pieds, m'avait déjà complimenté, me disant qu'il voyait rarement d'aussi belles autos dans sa ville. Tout cela pour vous dire qu'en un même lieu, j'ai eu droit à des rafales de compliments, venant de personnes allant de 13 à 77 ans. Voilà qui confirme, s'il le fallait encore, tout l'impact des belles voitures auprès de notre population, contrairement à ce qu'on voudrait nous faire croire en hauts lieux...

## **Km 50 CIRCUIT DU MAS-DU-CLOS**

**>>ROAD BOOK : AUBUSSON, D941, LES PUIDS, CIRCUIT DU MAS-DU-CLOS**

Le voici donc, ce fameux circuit ! Créé par Pierre Bardinon en 1963 (le tracé définitif a été conçu en 1967), il fut l'un des plus beaux de France et je n'y ai que de merveilleux souvenirs. Quel plaisir ce fut d'y rouler : vallonné, vert, excitant au possible, doté de virages aveugles et d'un freinage de fou juste devant le restaurant (si on se ratait, on finissait dans les cuisines !) il est resté imprimé dans la mémoire de tous ceux qui ont eu la chance de s'y rendre... On y visitait aussi, religieusement, une exceptionnelle collection de Ferrari achetées par Pierre Bardinon au moment où elles valaient peu d'argent. Hélas, tout ceci fait partie du passé, puisque le circuit a perdu son homologation voici quelques années, et qu'on ne peut plus y rouler. Pourtant, tout a l'air propre et entretenu, il est vrai qu'il y règne encore un semblant d'activité, avec la présence de MCR, Mas-du-Clos Racing, mais il n'est plus possible de rouler sur ce merveilleux tracé que j'aimais tant (et j'étais loin d'être le seul). Ce matin, tout est fermé, mais vous devinez, tout

**Km 50 CIRCUIT DU MAS-DU-CLOS**

au bout, une partie de la piste, la fameuse descente après le double-droite faisant suite à la ligne droite des stands. Magique... Il y aurait été super à l'aise, notre Cayman vert ! Vert "tout court", comme celui des Cayman Sport et des 997 GT3 RS phase 1. Et pas vert viper, comme on l'a longtemps cru à l'époque (c'était avant la naissance de Dominique Maroni).



**Km 99 PONT DE SENOUEIX**

## **Km 99 PONT DE SENOUEIX** ★

**>>ROAD BOOK : CIRCUIT DU MAS-DU-CLOS, D941, D38A1, D38, SAINT-AVID-DE-TARDES, MÉNANGES, NÉOUX, D38, D18, GORGES DE ROZEILLE, MOULIN DE BORDESSOULE, D982, ROUTE SANS NOM, FELLETIN, D982, D992, SAINT-QUENTIN-LA-CHABANNE, VILLEMONEIX, D992, D16, SENOUEIX, PONT DE SENOUEIX**

**Indications de route :** *A la fin des gorges de Rozeille, traverser la D982, puis, après le moulin de Bordessoule, prendre à gauche sur la D982 et tout de suite à droite une route sans nom après un passage à niveaux, et de suite à gauche, pour prendre cette jolie petite route qui longe la Creuse.*

Oh le site ravissant que voilà ! Le petit pont en pierre, au premier plan, draine derrière lui toute une série de légendes qui font le charme des lieux. On l'appelle pont romain, mais il aurait été construit au 17<sup>ème</sup> siècle. Il n'en reste plus qu'une arche. Je jurerais d'y avoir aperçu une gentille elfe... Ah, ce que j'aime ces endroits enchanteurs, pas vous ?

Le parcours entre le circuit du Mas-du-Clos et ce pont de Senoueix est tout aussi enchanteur : d'une petite vallée à l'autre, d'une petite route à l'autre. La D992 porte très bien son nom, elle est large et sinueuse à souhait, un régal. Sous ce ciel tout bleu, avec une température plutôt douce, je regretterais presque de ne pas avoir un cabriolet. Mais on ne peut pas non plus toujours faire ces carnets de voyage en cabriolet. Le Cayman a pour lui un

double avantage : une grande polyvalence, et surtout une esthétique hors normes. La forme arrondie du toit et les courbes de l'arrière sont magnifiques. Si ce n'était le fait qu'on parle d'une stricte deux places, on se demande pourquoi le Cayman n'a globalement pas rencontré plus de succès, même si ses ventes sont très honnêtes. →

### **Et si c'était la vôtre ?**

**Vous avez envie de voir votre Porsche dans un carnet de voyage ?**

**C'est tout simple, il suffit de nous écrire ([mjoly@flat6editions.fr](mailto:mjoly@flat6editions.fr)) avec deux ou trois photos de votre Porsche, et peut-être aurons-nous l'opportunité de l'emmener faire un beau voyage. L'occasion de la faire rouler, et de l'immortaliser pour la postérité!**

**Km 126 VAUVEIX, LAC DE VASSIVIÈRE \*\***

**>>ROAD BOOK : PONT DE SENOUEIX, D16, SENOUEIX, D16, D992, GENTIOUX-PIGEROLLES, D8, LACHAUD, D35A, D34, BROUSSAS, VAUVEIX**

Le magnifique lac de Vassivière a la particularité d'être divisé en deux : la partie Est se trouve dans la Creuse, la partie Ouest dans la Haute-Vienne. Si on veut être rigoureux, et ne faire que la Creuse, ce qui est notre cas aujourd'hui, on ne peut en faire le tour complet. Mais bien sûr, rien ne vous en empêche. Sinon, vous faites comme moi, vous vous arrêtez ici, à Vauveix, à l'extrémité du département. Et quand on a la chance d'y arriver un jour de semaine, en plein confinement, sous le soleil, je peux vous dire que c'est du grand bonheur, car il n'y a absolument personne ! J'ai eu une pensée émue à l'idée d'essayer de faire la même photo en plein été, cela n'aurait sûrement pas été la même histoire.

Au volant du Cayman, je me régale : je vous disais qu'il était blindé d'options, entre autres il a les sièges baquets, qui donnent encore plus l'impression d'être dans une version vraiment sportive. Il a aussi les freins céramique, et l'échappement sport. Mais nous étions alors aux balbutiements des échappements sport sur les Cayman et Boxster, et disons-le, il est plutôt décevant. On l'entend plus de l'extérieur que de l'intérieur. Sûrement plus intéressant dans un Boxster, mais les 987 phase 1 équipés d'échappements sport sont très rares, et, au final, mieux vaut quand même en avoir un que pas du tout. Car le son est un peu plus présent, sur une base déjà excellente, tout sauf aphone...

« J'ai eu une pensée émue à l'idée d'essayer de faire la même photo en plein été, cela n'aurait sûrement pas été la même histoire. »



## Km 141 BARRAGE DU LAC DE VASSIVIÈRE

### **Km 141** BARRAGE DU LAC DE VASSIVIÈRE

**>>ROAD BOOK : VAUVEIX, D34, BROUSSAS, D3A2 (D312), BARRAGE DE VASSIVIÈRE**

*Indications de route : Indiquée D312 sur la carte Michelin, la route est numérotée D3A2 sur les panneaux.*

Donc, à Vauveix, demi-tour, pour faire le tour du lac du côté Creuse, avec une jolie route large et sinueuse, mais où le lac n'apparaît pas toujours, sauf ici, à hauteur du barrage, construit en deux parties. L'occasion de vous dire que ce grand lac de 1000 ha artificiel a été mis en eau en 1950, le barrage étant construit sur le cours de la Maulde. Aujourd'hui, c'est à la fois un lieu paisible et très prisé à la belle saison, avec de fréquentes animations. Avouez que vous commencez à vous dire que ce département de la Creuse mérite un vrai tour complet, non ? L'idée qu'on y croise peu de monde se confirme au fur et à mesure

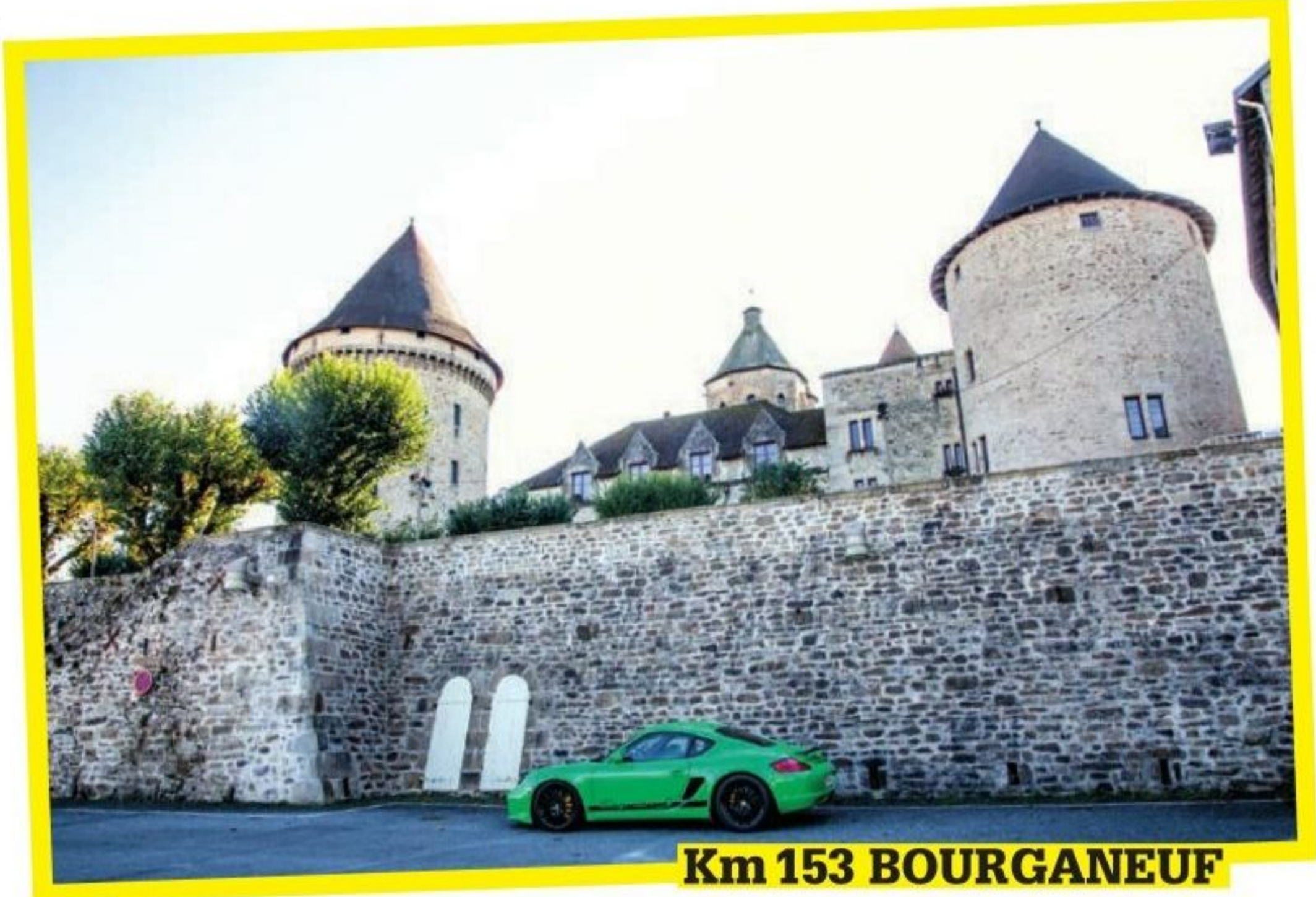
de mon voyage, mais il m'est difficile d'imaginer ce que ce serait sans le confinement. A propos, j'ai beaucoup ri car, tout à l'heure, dans un village, je suis tombé sur un contrôle de gendarmerie : ils étaient en train de contrôler un automobiliste lorsque je suis arrivé, et autant les deux gendarmes que l'automobiliste sont restés littéralement figés en me voyant. Je suis sûr qu'ils étaient bouche bée, mais je ne pourrais pas vous le garantir, vu qu'ils avaient le masque. Et tout en restant figés, ils m'ont regardé passer sans rien dire. Leur attitude à tous les trois, automobiliste en train de tendre ses papiers aux gendarmes qui ne les prenaient pas car ils me regardaient, était très drôle, et digne d'un film muet avec Buster Keaton. →



## Km 153 BOURGANEUF

**>>ROAD BOOK : BARRAGE DE VASSIVIÈRE, D3A2, ROUTE SANS NOM, AUCHAISE, ROUTE SANS NOM, D7, ROYÈRE-DE-VASSIVIÈRE, D8, LE COMPEIX, BOURGANEUF**

Vous le savez si vous êtes un fidèle lecteur de nos carnets de voyage, il m'arrive de faire des photos dans des endroits non programmés au départ, et non étoilés au Michelin, juste parce que, en y passant, je trouve le dit endroit très beau ! C'est le cas de Bourganeuf, qui était sur mon parcours, et dès que je suis arrivé sur les hauteurs de cette petite ville, je me suis dit que je ne pouvais pas passer à côté d'une photo ! Car ici se trouve un château avec, sur la gauche, l'étonnante tour Zizim, du nom du prince Zizim, qui y vécut en exil à la fin du 15ème siècle. Dans cette tour, il s'installa... comme un prince, avec tout le luxe qui allait avec, dont son harem. Bourganeuf est également connue comme étant la première ville d'Europe à avoir été éclairée à l'électricité, en 1886. Incroyable ce qu'on apprend en lisant Flat 6, non ? Je continue de me régaler sur les jolies routes de Creuse avec le Cayman S. Équipé comme il est, il se comporte telle une vraie petite sportive, et il m'est arrivé plus d'une fois de penser à la version R, plutôt qu'à la version Sport : rivé au sol, il procure énormément de plaisir. Pour tout vous dire, ce carnet a été réalisé juste dans la foulée de celui avec la 3.2 dans le Rhône, et le



**Km 153 BOURGANEUF**

contraste entre les deux est saisissant : avec la 3.2, le plaisir vient du fait qu'il faut "se battre" avec l'auto pour la rendre très performante. Avec le Cayman, le plaisir est ailleurs : parfait et facile, il pousse le "pilote" à se surpasser et à en exploiter tout le potentiel : trajectoires tendues, placement au millimètre. Ne me demandez pas lequel de ces deux plaisirs je préfère, j'adore les deux. Comme le dit régulièrement une personne qui m'est chère : "On ne jouit que par contrastes !"

## Km 216 LA SOUTERRAINE ★

**>>ROAD BOOK : BOURGANEUF, D941, D8, MAS-CLUZEAU, D8, D44, MALMOUCHE, CHAUVERNE-NEYRE, ROUTE SANS NOM, MONSERGUE, ROUTE SANS NOM, D8, D5, CHÂTELUS-LE-MARCHEIX, TOURNAUD, MOURIOUX-VIEILLEVILLE, BÉNÉVENT-L'ABBAYE, D912A, LE-GRAND-BOURG, D912, D912A1, D49, N145, LA SOUTERRAINE**

Le parcours entre Bourganeuf et La Souterraine est un mélange de très jolies petites routes, étroites et sinueuses, et de routes plus larges tout en étant également sinueuses. On termine même par un bout de Nationale à quatre voies, histoire de refroidir les pneus (je plaisante). Globalement, il faut savoir que cette balade en Creuse est plutôt majoritairement composée de très petites routes. Ce ne sont pas forcément elles qui permettent le plus de s'amuser, car on y manque de visibilité, mais ce sont les plus belles côté paysages. Les fameuses "routes vertes" des cartes Michelin. Quel intérêt de rouler sur d'autres routes où il y a moins à voir, et où il y a plus de trafic ? Ceci dit, le Cayman S est l'outil parfait pour ce genre de routes, son agilité étant exceptionnelle : la précision et la douceur de la direction, l'équilibre du châssis font qu'on enroule tout comme par magie. D'autant que cet exemplaire a aussi l'option PASM (suspensions actives). Bien calé dans le siège baquet, volant alcantara entre les mains, j'ai l'impression d'être dans une GT3, avec moins de puissance, mais plus de facilités. La Souterraine ne doit d'être dans ce carnet qu'à son église Notre-Dame à une



**Km 216 LA SOUTERRAINE**

étoile, impressionnante, rappelant que nous sommes ici sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle. Mais comme elle est en restauration, difficile de la prendre en photos. En revanche, ce très joli mur peint, en trompe-l'œil, va à ravir à notre Cayman. Cette belle réalisation signée Hélène Goydadin donne du cachet au Centre autour de l'église, qui n'en manque déjà pas.





**Km 250 CHÂTEAU DE CROZANT**

## **Km 250 CHÂTEAU DE CROZANT** ★

**>>ROAD BOOK : LA SOUTERRAINE, D1, D14, SAINT-AGNANT-DE-VERSILLAT, D72, SAINT-GERMAIN-BEAUPRÉ, LA MAISONBROT, LA-CHAPELLE-BALOUÉ, D72, D913, D72, CROZANT**

J'ai dormi à La Souterraine. En ce début novembre, les jours sont courts, et en cette période de confinement, pas facile de trouver des hôtels. Ceux qui sont ouverts proposent des formules avec plateau-repas qu'on mange tout seul dans sa chambre. On ne fait pas des métiers faciles... Non, je plaisante, je ne donnerai ma place à personne quand il s'agit de rouler en Porsche, surtout pour un carnet de voyage. Même au bout de 30 ans de Flat 6, je ne m'en lasse pas ! En revanche, ce matin, pour arriver à l'extrême nord du département, je constate que si les routes sont toujours aussi petites et amusantes, les paysages sont moins percutants que dans le sud. Il me faut

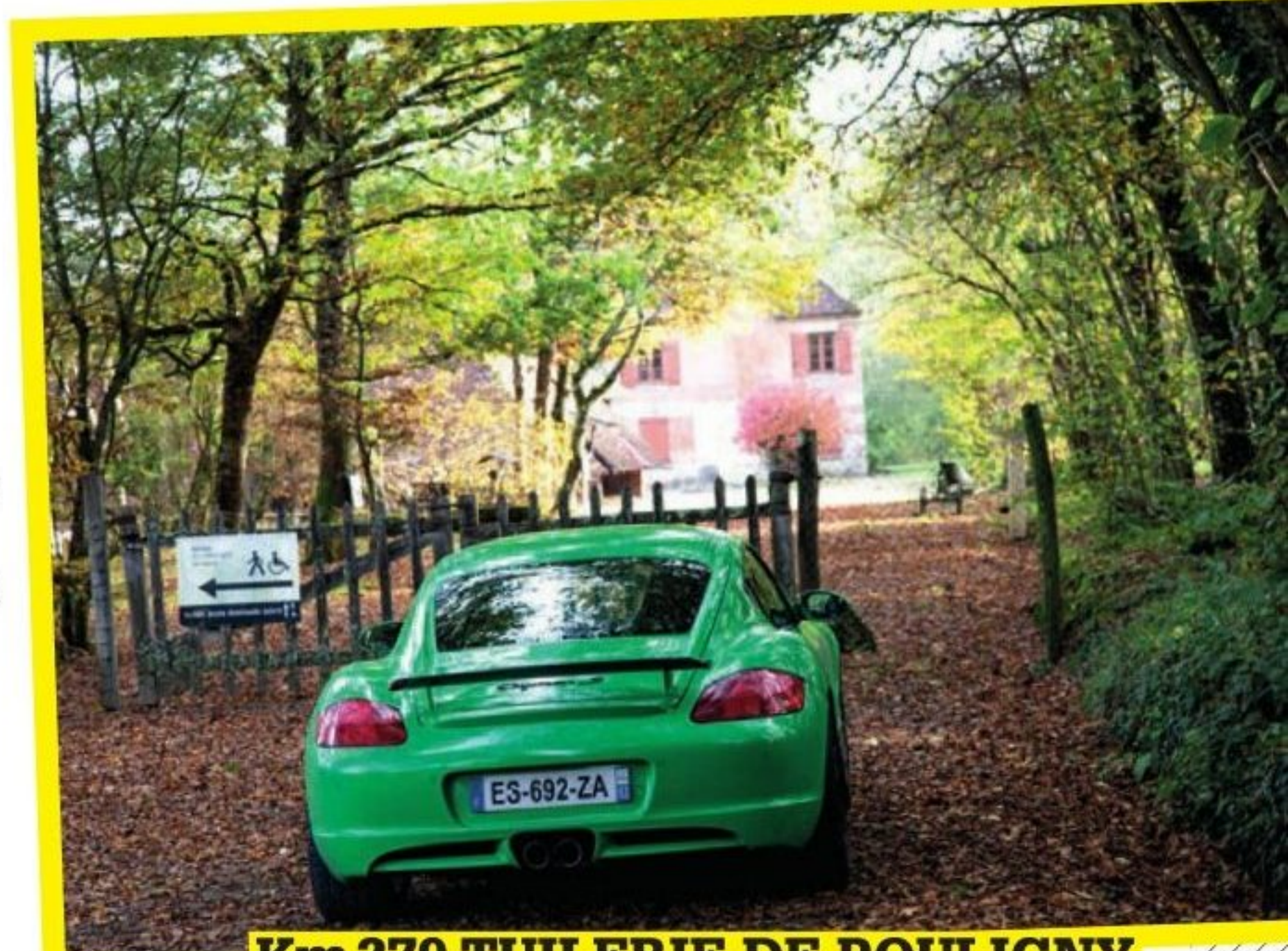
de plus jongler avec des routes très sales, mais comme il fait sec, mon beau Cayman vert ne se salit heureusement pas trop. Et puis quel bonheur d'arriver face aux ruines du château de Crozant, une petite perle hélas en restauration et en travaux. Je dis hélas pour ma photo, mais c'est tant mieux qu'on trouve de l'argent pour entretenir et restaurer de tels lieux, empreints de tant de poésie. Sachez que près de 400 peintres ont séjourné dans une auberge de Crozant entre 1830 et 1930, tant le lieu les inspirait. Parmi eux, un certain Claude Monet, tandis que George Sand est souvent venue visiter le site.

## **Km 279 TUILERIE DE POULIGNY** ★

**>>ROAD BOOK : CROZANT, ROUTE SANS NOM, D49, D44, FRESSELINES, D78, D951, CHAMBON-SAINTE-CROIX, D46, SARDEIX, CHÉNIERS, D48, TUILERIE DE POULIGNY**

*Indications de route : à Chambon-Sainte-Croix, bien prendre la D46 vers Chéniers, et pas la D22 qui est pour les poids-lourds.*

La tuilerie de Pouligny, créée en 1830, a connu son heure de gloire au début du 20ème, mais a dû fermer ses portes en 1962. Les bâtiments ont heureusement été préservés et abritent aujourd'hui un écomusée des arts et métiers de la terre et du feu. Le trouvez-vous élégant, au fait, l'aileron de ce Cayman S ? C'était celui de l'aérokit, mais, comme évoqué plus haut, il n'a que bien peu été utilisé sur les Cayman 987 phase 1. Rappelons que la série limitée Sport n'avait pas ces attributs, et lorsque nous avons été conviés à essayer les phases 2, cet aérokit a été mis en évidence sur les modèles de présentation. Mais il n'a jamais connu un réel succès, jusqu'à ce que le R l'utilise et le mette en avant (ou plutôt à l'arrière !). Comme toujours, ces histoires d'ailerons sont affaires de goût, mais je dois admettre que sur cet exemplaire, avec l'ensemble de ses autres équipements et sa couleur, il est parfait. →



**Km 279 TUILERIE DE POULIGNY**

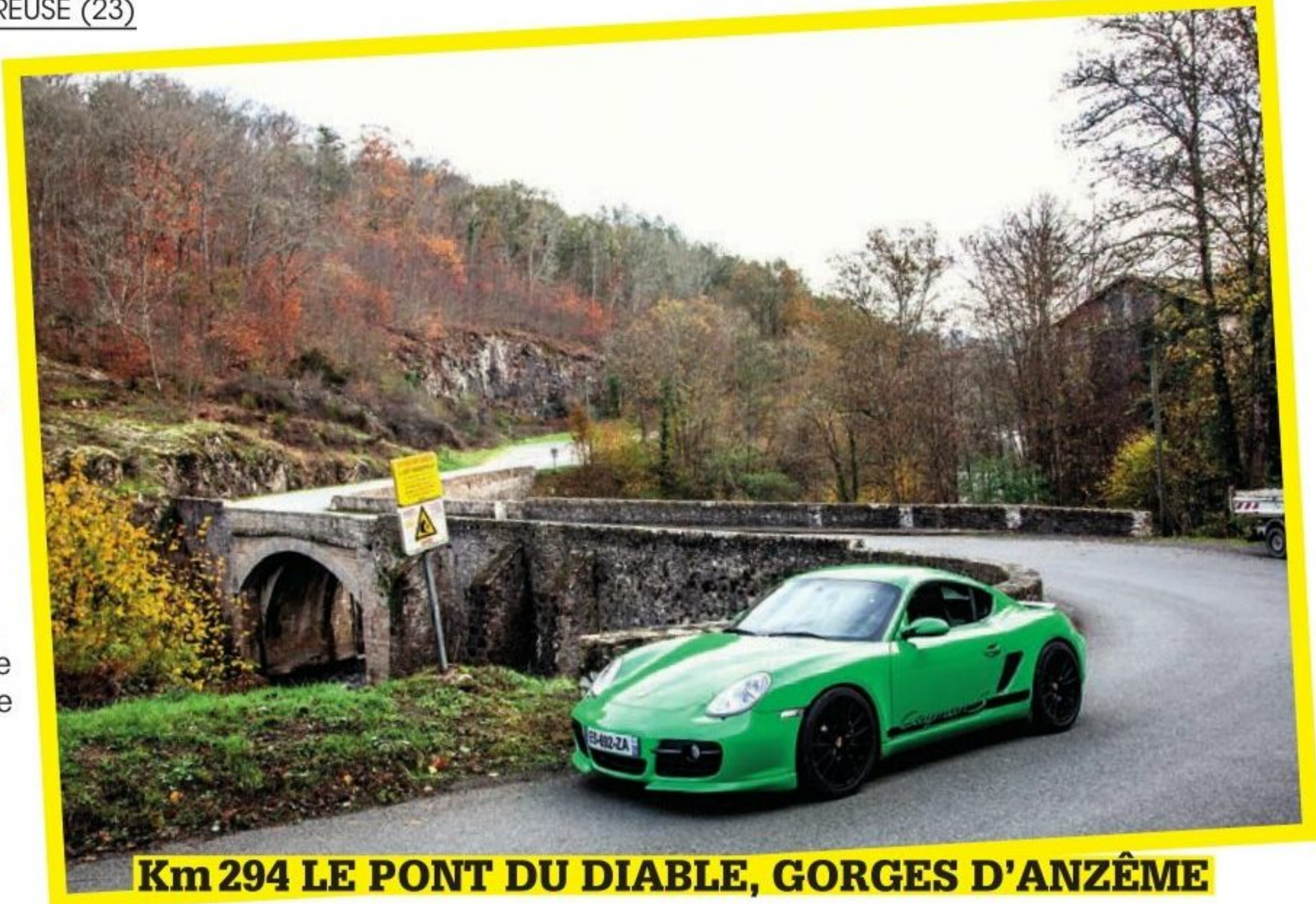
## Km 294 LE PONT DU DIABLE, GORGES D'ANZÊME

**>>ROAD BOOK : TUILERIE DE POULIGNY, D48, LE-BOURG-D'HEM, D48, D14, ANZÊME, PONT DU DIABLE**

Je vous épargnerai la légende qui a permis à ce pont de porter le nom du diable, mais il s'agit d'une belle histoire qui finit bien, où une jeune meunière s'est montrée plus maligne que le diable, ce qui était loin d'être gagné d'avance. Le lieu n'est pas étoilé, mais fait partie d'une balade du guide vert à une étoile, "le pays Monts et Vallées Ouest Creuse". Et puis comme il est beaucoup question de ponts dans ce voyage, c'était diablement tentant. Oups, pardon...

Je ne vous ai pas encore parlé des freins céramique qui équipent notre Cayman. Une option là aussi très rarement choisie par les acheteurs, tant son prix était disproportionné par rapport à la valeur d'achat de la voiture. 8000€ représentant en effet 15% du prix, il fallait être sacrément motivé. D'autant qu'un Cayman S de série freinant déjà très bien, il était inutile d'en rajouter. Mais quand on les a, qu'apportent-ils ? Un mordant supplémentaire, c'est clair. Quelques grincements par

moments, c'est évident. Mais aussi un réel surcoût quand il s'agit de les remplacer. En tout cas, je ne cesserai de m'étonner, tout au long de ce voyage, de l'incroyable équipement de ce Cayman S, rarement vu, et qui lui donne un côté totalement unique, même à l'intérieur, où on retrouve des inserts verts. Trouver ce genre de modèle aujourd'hui est toujours une chance, et justifie d'un prix plus élevé que la moyenne.



**Km 294 LE PONT DU DIABLE, GORGES D'ANZÊME**

## Km 310 CIRCUIT DE MORNAY

**>>ROAD BOOK : PONT DU DIABLE, D14, CHAMPSANGLARD, D14, D6, BONNAT, D15, CIRCUIT DE MORNAY**

J'avoue humblement, je ne me souvenais plus que ce superbe circuit se trouvait dans la Creuse. J'y ai roulé une fois il y a longtemps, et j'en gardais le souvenir d'un magnifique tracé, tortueux et vallonné à souhait. Merci à l'ami Dominique Maroni de me l'avoir rappelé au moment d'attaquer ce périple. Mon itinéraire passait de toutes façons devant, mais les lieux sont si discrets que j'aurais pu tracer sans même le voir. Ce circuit, situé sur le site du château de Mornay, a été créé par Pierre Petit en 1997. Champion de France de F3 en 1982, avec quatre participations au Mans à son actif, il a choisi de mettre son savoir au service de tous, créant essentiellement ce circuit pour en faire un tracé-école, ce

qu'il est encore aujourd'hui. Il accueille aussi des clubs et divers événements, mais aucune compétition, n'étant pas homologué pour cela. J'y ai été particulièrement bien accueilli, et j'ai fait un tour au ralenti, juste pour placer l'auto en vue de la photo. Regrettant bien sûr de ne pouvoir vraiment y rouler, mais vous imaginez bien qu'il est impossible d'envisager de faire ne serait-ce qu'un tour de circuit avec les Porsche qui nous sont si gentiment prêtées par leurs propriétaires pour faire ces carnets de voyage. Ici, c'est sûr, les freins céramique auraient fait merveille. En tout cas, cela nous confirme bien qu'il y avait deux circuits dans la Creuse, seul celui de Mornay étant toujours en activité.



**Km 310 CIRCUIT DE MORNAY**

## Km 342 CHÂTEAU DE BOUSSAC ★

>>ROAD BOOK : CIRCUIT DE MORNAY, D15, D940, GENOUILLAC, D940, D15, BÊTÊTE, CHÂTEAU DE BOUSSAC

Et encore un bien bel endroit ! Construit initialement au 12ème siècle, détruit durant la guerre de 100 ans, reconstruit au 15ème, il sera plus ou moins abandonné au 20ème siècle, jusqu'à ce qu'une famille le rachète, le restaure, et le remplisse de riches et diverses collections. Il est toujours habité, mais se visite. George Sand a également logé ici !

Un point intéressant dont nous n'avons pas encore parlé à propos de ce Cayman : les jantes noires. A l'époque, nous n'étions qu'au début de cette tendance, initiée chez Porsche par les 997 GT3 RS. Pas étonnant que quelqu'un, à l'usine, ait eu l'idée d'équiper un Cayman ainsi. Depuis, les jantes noires sont utilisées sur les versions les plus sportives, ou en option sur d'autres modèles. Là aussi, chacun ses goûts : certains n'aiment pas, car ils trouvent que cela cache le véritable dessin



Km 342 CHÂTEAU DE BOUSSAC

de la jante : ils préfèrent la jante couleur alu pour son élégance. D'autres, dont je fais partie, adorent pour le côté racing que cela donne à une Porsche. A condition que cela corresponde bien au modèle et à l'esprit qu'on veut lui donner.

## Km 355 TOULX-SAINTE-CROIX ★★

>>ROAD BOOK : CHÂTEAU DE BOUSSAC, D917, D997, C5, SAINT-SILVAIN-BAS-LE-ROC, C7, PRADEAU, D67, TOULX-SAINTE-CROIX

Le parcours continue de vous emmener par un dédale de petites routes étroites, mais vraiment très belles. Pas toujours évident d'y rouler à 90 km/h. 90 ? Et oui, la Creuse fait partie de ces départements ayant eu l'intelligence de remonter la limitation de vitesse sur routes au niveau où elle était avant, et qu'elle n'aurait jamais dû quitter. A 90 km/h, on est un peu plus attentif qu'à 80, et on risque moins l'accident, c'est évident pour tous ceux qui roulent beaucoup, mais ça l'est moins pour certains décideurs... Me voici en tout cas dans un lieu bien paisible : le petit

village de Toulx-Sainte-Croix a la particularité de se trouver sur une colline qui servit autrefois d'oppidum. La bonne idée a été d'y construire une tour d'observation d'où on peut admirer un très vaste paysage, allant, au sud, jusqu'à la chaîne des Puys. Ici, la photo a été prise au nord, avec une vue évidemment moins spectaculaire qu'en haut de la tour. Mais je n'ai pas trouvé le moyen de monter le Cayman en haut de cette tour. Il faut dire qu'aucun membre de la famille des crocodiles n'est réputé pour être un bon grimpeur. →



Km 355 TOULX-SAINTE-CROIX

## Km 380 GORGES DE LA VOUEZE ★

>>ROAD BOOK : TOULX-SAINTE-CROIX, D67, D14, CHANON, BORD-SAINTE-GEORGES, LÉPAUD, D917, GORGES DE LA VOUEIZE

Disons-le, ces gorges n'ont rien d'exceptionnelles, mais la route qui y serpente sur quelques kilomètres est bien belle. Tout en bas, avant d'arriver à Chambon, je me suis aventuré dans une petite route en impasse, à la recherche d'un plan pour une photo, et je suis tombé sur cette ancienne usine désaffectée, qui fabriquait, si je ne me trompe pas, des équipements pour l'armée. Mais ce n'est pas l'usine qui m'intéresse : regardez, à gauche, ce vieux camion abandonné dans la broussaille : sûrement un Unic Saverne des années 60. Depuis combien de temps est-il là ? Il est toujours émouvant de tomber sur ce genre de rencontre. Espérons qu'un collectionneur saura le trouver, l'acheter



**Km 380 GORGES DE LA VOUEZE**

et le restaurer... Sinon, je ne vous ai pas encore parlé d'une des petites particularités de ce Cayman. Chaque fois que je coupe le moteur et que je remets en route, la climatisation est en mode off. Il me faut chaque fois la remettre en route. Il arrive souvent que j'emprunte des Porsche avec des programmations un peu bizarres, mais celle-ci, je ne l'avais jamais eue !

## Km 382 CHAMBON-SUR-VOUEIZE ★

>>ROAD BOOK : GORGES DE LA VOUEIZE, D917, CHAMBON-SUR-VOUEIZE

Nous sommes en plein pays de Combraille, et la jolie ville de Chambon-sur-Voueize en est son fleuron : l'église Sainte-Valérie est magnifique, et je retrouve avec plaisir un vieux pont de plus, celui-ci, sur la Voueize, datant du 14ème siècle. Notre pays recèle tant de magnifiques surprises, quel bonheur de le parcourir en Porsche ! Un bon Cayman S, avec son flat 6 de 3,4 litres et ses 295 ch, c'est amplement suffisant pour prendre du plaisir et se balader, de manière sportive ou pas. La boîte manuelle à six rapports, dont je ne vous ai pas encore parlé, est un régal à utiliser, ayant toute la précision et la rapidité requises. Elle permet justement d'exploiter à la perfection les 295 ch. Mais voyez comme c'est amusant, l'équipement très sportif de cet exemplaire m'a constamment donné l'impression que j'avais plus de chevaux. Comme quoi, parfois, tout se joue dans la tête...



**Km 382 CHAMBON-SUR-VOUEIZE**



**Km 382 CHAMBON-SUR-VOUEIZE**



**Km 426 CHÉNÉRAILLES**

## **Km 426 CHÉNÉRAILLES**

**>>ROAD BOOK : CHAMBON-SUR-VOUEIZE, D993, D996, EVAUX-LES-BAINS, D915, CHAMBON-SUR-VOUEIZE, D993, BESSE-MATHIEU, LA BARRE, D84, SAINT-JULIEN-LE-CHATEL, D84, D4, CHÉNÉRAILLES**

Pour terminer en beauté, je vous ai d'abord concocté une superbe boucle autour de Chambon-sur-Voueize, empruntant rien moins que les D993, D996 et D915 ! Un vrai festival Porsche (voir notre encadré) ! Cette petite boucle est magnifique car elle tourne tout le temps sur une route large et parfaitement revêtue, souvent avec une bonne visibilité. Tout ce qu'il faut pour rendre heureux un porschiste, surtout s'il est mordu par un Cayman. Et le retour vers Chénérailles étant très bien aussi, voilà un final en beauté ! Très heureux d'avoir pu faire le tour

de ce très beau département, où il fait bon vivre, où les paysages sont doux, où règne le calme sans jamais qu'il devienne ennuyeux, où l'on peut s'amuser sur un beau circuit, et rêver sur de jolis ponts... Quant à ce Cayman S, j'ai rendu les clés à regret, car il a vraiment tout pour plaire : exclusif, coloré, doté d'un vrai tempérament, il a sublimé le plaisir de rouler en 987 Cayman S, un modèle réellement polyvalent, beau, et très efficace, dont la très relative sous-motorisation ne m'est pas du tout apparue sur ces petites routes où l'agilité prévaut. ●

## **UN FESTIVAL DE DÉPARTEMENTALES PORSCHE**

Il est assez fréquent que, lors d'un carnet de voyage, le parcours passe par des départementales portant des numéros évoquant les Porsche. Mais rarement avons-nous eu un tel festival que dans la Creuse ! 912, 915, 917, 992, 993, 996 et 997 sont ici représentées, excusez du peu ! Et en plus, elles sont souvent intéressantes à parcourir. Après tout, qu'un département avec d'aussi belles routes mette autant en valeur le patrimoine Porsche, cela a du sens...



**Retrouvez la liste des départements déjà traités en page 177.**

# Visite



Romain et Yves Morizot travaillent ensemble à l'avenir de Stand 21

# LES 50 ANS DE STAND 21

WorldMags.net

28“ dans le feu, et juste de légères brûlures aux mains : vous avez tous vu ces images hallucinantes de Romain Grosjean sortant des flammes, au GP de Bahrein. Et tout le monde de s'étonner de la résistance de ces combinaisons. Si on en est arrivé là, c'est entre autres parce que, voici 50 ans, un français, Yves Morizot, s'est lancé dans la fabrication de combinaisons ignifugées. Aujourd'hui partenaire officiel de Porsche, Stand 21 méritait une visite !

TEXTE ET PHOTOS : MARC JOLY

**T**ous ceux (et je sais que vous êtes nombreux), qui vont rouler sur le circuit de Dijon-Prenois tout en logeant à Dijon durant leur séjour, connaissent le bâtiment de Stand 21, à Talant. On est obligés de passer devant.

Sauf qu'on ne pense pas forcément à s'y arrêter, alors qu'on y trouve une grande boutique où l'on peut acheter tout ce qu'il faut pour devenir un pilote, du moins pour en avoir l'apparence. Au milieu de cette boutique trône, le jour de ma visite, une magnifique Volvo PV 544 de rallye. De quoi être tout de suite dans l'ambiance. Sur place, je suis accueilli par le directeur général, Romain Morizot, le fils du créateur de Stand 21, Yves Morizot. Sans plus tarder, il m'emmène visiter les ateliers de fabrication. Si l'entreprise compte aujourd'hui 120 personnes, une cinquantaine sont ici sur place, à Talant, pour fabriquer combinaisons, FHR et casques. FHR, pour Frontal Head Restraint (retenue frontale de la tête). C'est le vrai nom du fameux système Hans. Les gants, bottines et accessoires divers sont produits dans une autre unité située en Inde. Au fil de ma visite,

je vais découvrir la complexité du travail, et surtout le sens de la qualité si cher à Stand 21. Ce sont des petites mains qui confectionnent les combinaisons, sur mesure, personnalisées, à votre goût, et qui y mettent le plus grand soin. Les photos vous en diront plus long sur ce point. L'important est de savoir que l'accent a toujours été mis sur la sécurité et la qualité, comme le confirme Romain : *“Pour nous, peu importe qu'une combinaison soit portée par un pilote pro ou un amateur, ou par quelqu'un qui fait juste des track days. Le traitement est exactement le même, le soin apporté à la fabrication de la combinaison est identique.”* Un vrai métier de précision. Ce n'est pas un hasard si Stand 21 est partenaire officiel de Porsche depuis 2005. Vous en connaissez beaucoup, vous, des entreprises françaises qui ont ce statut ? Une fois la visite terminée, j'ai ensuite pu m'entretenir avec Yves Morizot, et ne l'ai pas regretté. Quel personnage ! Alors, la prochaine fois que vous passerez par-là, n'hésitez pas à pousser la porte. A défaut, la prochaine fois que vous enfilerez votre combinaison et votre casque, vous ne les regarderez peut-être plus de la même manière. Stand 21 prend vraiment soin de vous ! →

Le show-room donne la possibilité de faire son choix dans les différents produits proposés



## Interview

### Yves Morizot

Yves Morizot, créateur de la marque Stand 21, est un vrai personnage. Un de ceux comme on n'en fait plus. Pour reprendre une expression fameuse : "On a cassé le moule depuis longtemps !" Cet autodidacte, parti de rien, a monté une entreprise devenue rapidement incontournable, comme un fonceur, tête baissée, en croyant dur comme fer à ses possibilités, et en faisant fi de tous les obstacles. Dans une autre vie, on l'aurait bien vu baroudeur-aventurier, ou capitaine d'un gros porte-avions, ou acteur de cinéma jouant des rôles qui, en d'autres temps, auraient pu être attribués à Lino Ventura. Bref, nous avons affaire à une authentique et forte personnalité, et il me tardait de le rencontrer pour de bon, après l'avoir juste croisé sur les circuits depuis 30 ans. Cette petite interview avait surtout pour but de le faire parler sur le partenariat existant entre Porsche et Stand 21, mais la discussion a souvent dévié...

#### MJ : Comment a commencé votre partenariat avec Porsche ?

YM : Je dirais que cela a commencé par le biais des pilotes que nous équipions. J'ai très tôt été en contact avec les gens du service compétition de Porsche, à l'époque où ce service devait compter tout au plus une cinquantaine de personnes, au début des années 70. Norbert Singer fait partie de mes amis depuis longtemps. Mais quand je me suis mis à équiper de nombreux pilotes français, cela les a tout de suite interpellés, notamment Gérard Larrousse ou Henri Pescarolo. Il n'y avait pas beaucoup de fournisseurs de combinaisons, et quand nous avons commencé à équiper les pilotes de F1, tout le monde est venu nous voir. Chez Porsche, Derek Bell, Brian Redman, Jacky Ickx faisaient partie de nos pilotes. Jacky étant très attaché à la sécurité, il était important de l'avoir avec nous. A une époque, on équipait 70% des pilotes, dans les années 80-90, et nos équipements étaient payants. Puis sont arrivés des concurrents qui se sont mis à offrir les équipements aux pilotes. Nous ne sommes pas rentrés dans ce jeu-là, préférant faire beaucoup de recherches pour constamment améliorer la sécurité. Nous avons toujours privilégié cette recherche plutôt que les grands volumes. Certaines équipes choisissent un fournisseur d'équipements en fonction du prix. Nous, on privilégie la qualité, et quand on va à fond dans la qualité, on ne peut pas proposer des prix très bas. Nous avons aussi été les premiers à amener les combinaisons spéciales, et celles sur mesures. Mais pour revenir à Porsche, j'ai toujours été très proche d'eux, parce que le sport automobile fait partie de leur ADN, alors que les autres ne font que des passages. Porsche a toujours été présent au plus haut niveau en endurance. Ils ont toujours compris que l'image du sport automobile allait avec leurs valeurs, dont fait partie la notion de sécurité.

#### MJ : Du coup, le fait de vendre combinaisons et casques vous a rapproché des équipes, dont Porsche...

YM : Oui, tout à fait ! Les teams Kremer et Joest, par exemple, se sont toujours équipés chez



1

1. Atelier de fabrication des FHR (Hans) : il en sort 15 000 par an, la plupart des pilotes de F1 actuels étant équipés de FHR signés Stand 21. Ils sont réalisés en carbone ou en plastique injecté

2. Vérification de la bonne tenue au feu des tissus

3. Premières découpes pour une future combinaison

4. Impressionnante machine à broderies !



2



3



4





1. La fabrication d'une combinaison prend en moyenne 4 à 5 heures. Elle est constituée d'un minimum de 25 pièces !

2. Pose des finitions. Une combinaison a entre deux et trois couches. Jusqu'à sept pour les pilotes de dragsters !

3. Réception et vérification des commandes : 4000 combinaisons sont fabriquées chaque année par Stand 21, dont 80% pour l'export !

4. Un vrai puzzle, la fabrication d'une combinaison !

nous. Avec l'usine, tout a changé le jour où Max Welti, qui venait de chez Sauber-Mercedes, est arrivé chez Porsche en 1991 en tant que directeur sportif. Quand il était chez Sauber, il faisait s'équiper les pilotes chez nous. Parce que Max est un ancien pilote, et il savait que nous faisons les meilleures combinaisons en termes de sécurité. Du coup, quand il est arrivé chez Porsche, il a voulu poursuivre avec nous.

### MJ : Belle consécration pour Stand 21 !

YM : Vous savez, quand je suis arrivé pour la première fois aux 24 heures du Mans avec mon camion, en 1973, l'entreprise avait trois ans, mais je m'y voyais déjà. A cette époque, tout était possible. J'ai quitté l'école à 16 ans après avoir mis mon poing dans la gueule à mon prof d'allemand, avec qui mes relations n'étaient pas très bonnes (rires). Ce qui ne m'a pas empêché de savoir parler allemand avant de comprendre l'anglais ! Et j'ai créé Stand 21 en 1970 en pensant que j'allais conquérir le monde, ce qui était très prétentieux. Vous savez pourquoi j'ai donné ce nom à mon entreprise ? Parce que je la voulais déjà mondiale, donc il me fallait un nom anglais. J'ai choisi stand, sans même savoir que les anglais n'utilisaient même pas ce terme (ils parlent de pit-lane, de box, mais pas de stand), et 21 pour mon département, la Côte-d'Or. J'ai toujours été un innovateur, respectueux de l'homme, mais s'il faut prendre des risques et foncer, je n'ai jamais hésité !

### MJ : Revenons à Max Welti et Porsche...

YM : Quand il est arrivé, il a mis en place le programme avec Dauer, qui leur a permis de gagner les 24 heures du Mans en 1994. Ce type est un génie, un mec bien. Il nous a tout de suite commandé les combinaisons, on est devenus très amis. Et en plus, il s'est mis à nous acheter des combinaisons pour des clients. Pas beaucoup, au début, parce que tout cela n'était pas encore très développé. En 1996, Max a été remplacé par Herbert Ampferer, il est resté chez nous, puis comme leur service commercial s'est développé, celui-ci est allé voir la concurrence pour leurs clients, mais ils n'ont pas trouvé le même service. Ils ont changé au bout de deux ou trois ans pour un autre, mais pas mieux. Un jour, je rencontre Uwe Bretel, qui venait d'être nommé directeur du Motorsport pour les USA. Je discute avec lui, il me fait part des problèmes liés à leur fournisseur d'équipements, il m'écoute, il fait remonter mes infos auprès d'Hartmut Kristen, qui dirigeait alors le Motorsport à l'usine. Celui-ci en parle à ses services achats, on entre en contact, et l'affaire se fait. Avec une clause plutôt exceptionnelle venant de Porsche : la possibilité que nous vendions nous-même les équipements marqués Porsche ! Nous sommes ainsi devenus partenaires officiels. C'était en 2006, et c'est toujours valable aujourd'hui. Ce sont tous nos franchisés qui vendent combinaisons et casques siglés Porsche, et nous reversons des royalties à Porsche, tout le monde y trouvant son compte. Soit vous achetez une combinaison 100% à leurs couleurs, soit vous pouvez y ajouter vos propres sponsors. Le tout sur mesure. Nous avons aussi les chaussures, les gants, plus une gamme Martini, et une gamme Vintage que nous avons créée. En revanche, en 2013, ils ont changé de fournisseurs pour les pilotes usine, →

## Visite Les 50 ans de Stand 21

parce qu'ils avaient trouvé un deal plus intéressant. Nous, encore une fois, on ne rentre jamais dans la notion d'équipements gratuits aux pilotes, ce n'est pas notre vocation. Aujourd'hui, la plupart des pilotes de F1 sont équipés avec nos Hans, ils nous les payent, comme vous et moi. Je n'ai pas les moyens d'offrir, j'ai une entreprise à faire tourner ! A un moment donné, j'ai voulu me disperser, je me suis même lancé dans la fabrication de sièges de compétition, et dans la vente de kits carrosserie, mais non, il faut savoir rester pointu sur ce qu'on sait faire, et chez nous, à Stand 21, ce qu'on sait faire, c'est d'équiper un pilote des pieds à la tête. A propos du Hans, je suis le seul dans ce métier à avoir toujours suivi des réunions de convention médicale. Un jour, j'y ai rencontré un gars qui essayait d'inventer un système pour éviter aux pilotes d'avoir le coup du lapin. Et petit à petit, je me suis mis à les fabriquer. C'est une histoire d'hommes et de rencontres, exactement comme ce que j'ai vécu avec Porsche.

**MJ : Porsche étant une marque qui a toujours mis en avant la sécurité...**

**YM : Oui, ce sont des gens sérieux. J'ai plus que de l'admiration pour eux, j'ai un profond respect. Je suis bourguignon, fier de l'être,**

1. Machine de torture pour vérification de la résistance des casques

2. Four à cuisson ! Les coques des casques sont aujourd'hui 100% en carbone

3. Casques en attente de personnalisation

4. Cette coupe permet de voir de quoi est composé un casque, qui, au final, ne pèse que 1,4 kg !

5. Pose des éléments intérieurs. Un casque peut aussi être fait sur mesure !





mais je me sens des points communs avec eux. Je n'accepte pas l'à-peu-près. J'aime la qualité, et cette qualité a un prix. Quand on porte une combinaison Stand 21 aujourd'hui, on affiche cette qualité, comme on aime l'afficher quand on porte une Rolex ou qu'on roule en Porsche. Je suis toujours surpris de voir, dans les courses de voitures historiques, des gars qui roulent dans des voitures qui coûtent des fortunes, et qui négligent complètement leur équipement.

**MJ : A titre personnel, vous est-il arrivé de rouler en Porsche ?**

**YM :** Je passe beaucoup de temps aux USA, où j'ai de nombreux contacts et où Stand 21 est très connu, plus encore qu'en France ! On a même habillé une statue géante au bord de l'autoroute entre Los Angeles et San Diego !

1. Démoulage d'un casque

2. Les éléments en carbone qui seront solidifiés avec de la résine pour fabriquer le casque

Tout ça pour dire que j'ai là-bas un cabriolet 993. Mais je ne suis pas un fan de voiture de sport en tant qu'utilisateur. Ce que je peux dire, c'est que si je ne devais avoir qu'une seule voiture de sport, ce serait une Porsche ! Ce n'est pas un hasard si on voit tant de Porsche rouler partout en circuit : la fiabilité est là !

**MJ : Avez-vous noté une évolution de la mentalité auprès des pilotes amateurs ? Une prise de conscience de l'importance d'un bon équipement ?**

**YM :** Oui, beaucoup ! Pour ne parler que du club Porsche, regardez l'évolution entre l'époque de Philippe Aunay où on roulait le coude à la portière avec une casquette sur la tête, et aujourd'hui, où ils sont tous équipés de pied en cap ! ●

## UNE BELLE HISTOIRE

Tout a donc commencé en 1970. Passionné de sport automobile, mais sans le sou, Yves Morizot se met à vendre des pièces détachées. Se rendant sur de nombreuses courses autour de Dijon, il réalise que la plupart des pilotes amateurs roulent sans combinaison. En 1970, choqué par l'accident de Jean-Pierre Cassegrain, gravement brûlé sous ses yeux, il décide de s'attaquer au sujet. S'associant avec l'entreprise Leconte, qui fabriquait des équipements pour pompiers, il développe la combinaison à triple épaisseur. Seul à proposer ce produit, il parvient rapidement à convaincre les meilleurs pilotes de les porter. Larrousse et Pescarolo sont les premiers à mettre en évidence ces combinaisons lors de leur victoire au Mans en 1973, sur Matra. Laffite, Jabouille, entre autres, les ont ensuite utilisées en F3, puis en F2, et lorsqu'ils sont arrivés en F1, ils ont entraîné Stand 21 dans leur sillage, qui va connaître une période prospère dans cette discipline, se faisant un nom avec les plus grands, Prost, Piquet, Lauda et autres. Parallèlement (la vente de ces combinaisons à ces pilotes pros ne suffisant pas à le faire vivre), il continue de vendre des pièces détachées, se lance dans la fabrication de kits carrosserie et de sièges baquets (après avoir racheté Modplastia). En 1980, il se lance dans la commercialisation de casques intégraux GPA. Dans la foulée, en 1982, l'entreprise s'installe dans de tout nouveaux locaux de 1600 m<sup>2</sup>, à Talant, sur la route entre la ville de Dijon et le circuit de Prenois. Tout un symbole ! Stand 21 attaque la vente à l'étranger, et développe de plus en plus son activité, se lançant dès 1986 dans la fabrication de combinaisons sur mesure. Yves Morizot ne cessera ensuite jamais d'aller toujours plus loin dans les innovations de sécurité, finissant par produire lui-même tout ce qu'un pilote doit porter, casque, combinaison, chaussures, sous-vêtements et FHR. Il a aussi longtemps revendiqué un 100% made in France qui sera mis à mal à l'arrivée des 35 heures (dixit Yves Morizot), l'obligeant à sous-traiter à l'étranger une partie de la fabrication. Depuis 2006, Stand 21 est également partenaire officiel de Porsche (voir interview d'Yves Morizot à ce propos). Aujourd'hui, Stand 21 emploie 120 personnes et continue de fabriquer FHR, combinaisons et casques dans la petite usine de Talant, à côté de Dijon. Seuls chaussures et gants sont produits dans une seconde usine en Inde. La marque vend à 80% à l'étranger. Si Yves Morizot est toujours bien présent à la tête de l'entreprise, il passe aujourd'hui six mois de l'année aux USA, et c'est son fils, Romain, qui s'occupe concrètement de faire tourner la boutique, reprenant tous les grands principes de son père avec le même talent.



Avec Gérard Larrousse, un des premiers à avoir porté la combinaison triple épaisseur Stand 21 en 1973. A gauche se trouve Harley Cluxton (Mirage).



Jusqu'à il y a encore peu de temps, les pilotes usine Porsche étaient équipés Stand 21. Aujourd'hui, le partenariat avec Porsche concerne tous les clients



# La chronique de *Romain Dumas*

## WE WILL BE BACK

**F**inalement, l'épreuve la plus difficile de la saison 2020 aura été de garder le moral. Il fallait avoir le cœur bien accroché et les nerfs solides pour se sortir de 2020 sans encombre. Eviter le covid, rester motivé malgré des résultats décevants, continuer à croire en l'avenir du sport automobile, même pour l'éternel optimiste et le sportif de haut niveau que je suis, fût une épreuve éprouvante.

Reste plus qu'à espérer que tout cela soit définitivement derrière nous et qu'on puisse avoir une saison claire, avec de la visibilité

pour aborder sereinement le retour en endurance en 2023. Malgré l'énorme expérience de l'usine en la matière, deux ans ça ne laisse pas non plus le temps de s'égarer... Reste que cette annonce officielle va nous permettre de tourner la page de 2020 avec de nouvelles perspectives à l'horizon et un peu de baume au cœur après la lourdeur de ces derniers mois. L'idéal pour reléguer au second plan la tristesse d'avoir participé à la fameuse Night of Champion chacun chez soi derrière l'écran de son ordinateur pour un bilan complet de la saison, bouclé montre en main en une heure contre une traditionnelle soirée de festivités toujours mémorables en tenue de soirée à Weissach, avec champagne, petits fours, cadeaux et de beaux souvenirs à ramener à la maison. Heureusement, mes amis d'Orchid Racing étaient à mes côtés pour rendre l'évènement un peu moins lugubre. D'autant qu'à ce

moment précis, je n'avais pas perçu le moindre indice pouvant laisser supposer l'annonce de ce retour de Porsche Motorsport dans le grand bain. Peut-être étais-je trop focalisé sur la satisfaction d'avoir passé avec brio l'épreuve des chaises musicales et donc d'avoir été confirmé en tant que pilote usine ? Peut-être que dans le marasme ambiant, comme bon nombre d'observateurs, je craignais plutôt que Porsche suive la tendance de Volkswagen et que si un tournant devait être pris, ce serait plutôt celui emmenant vers le clap de fin que vers la renaissance ? A vrai dire, peu importe. Le principal étant de sortir de cette folie et de cette impression de récession dans laquelle nous avons tous été involontairement plongés ces dernières semaines suite à la pandémie. L'annonce du retour de Neel Jani aurait pu me mettre la puce à

l'oreille, mais j'étais tellement atterré par l'arrêt net du programme de VW Motorsport et attristé pour tous ceux qui gravitaient autour de cette entité que je n'ai rien senti venir. Mais tant mieux, la surprise est d'autant plus belle et réjouissante qu'elle est réellement inattendue. Quel bonheur de retrouver un championnat du monde d'endurance en pleine santé et en pleine effervescence ! Avec quatre constructeurs au rendez-vous (Toyota, Peugeot, Audi, Porsche... et peut-être d'autres à venir !?) et des voitures qui devraient avoir un look d'enfer, la saison 2023 sera de celles qu'il

ne faudra pas manquer. Et même si l'annonce des pilotes retenus pour le programme Hypercar ne se fera qu'en milieu d'année prochaine, pour l'instant, le plus important est bel et bien que le sport automobile ait réussi à survivre à cette terrible crise sanitaire et économique. Cette fois, on aperçoit le bout du tunnel et on peut raisonnablement être rassuré sur l'avenir de notre discipline. C'est une belle victoire d'équipe qui n'était pas gagnée d'avance !

Alors évidemment, à l'heure de finaliser les derniers préparatifs pour le Dakar, j'ai l'esprit plus libre et le cœur plus léger. Les containers sont partis, nous sommes mieux préparés et moins fatigués que l'année dernière où toute la partie finale s'est faite, il faut bien le reconnaître, en urgence donc dans la souffrance. Alors si le Père Noël a encore un peu de place dans sa hotte et qu'il peut y glisser un bon pour l'arrivée pour nos deux

buggys DXX, le second étant confié comme l'année dernière à Alexandre Pesci et Stéphane Kühni, je prends !

D'ici là, passez de belles fêtes de fin d'année, restez prudents, prenez soin de vous et des vôtres et rendez-vous l'année prochaine pour continuer à partager, plus que jamais, notre passion commune !



Avec les amis de l'Orchid racing,  
Alexandre Mottet (Centre Porsche Genève) et Pierre Melin

*Romain Dumas*

**ORCHID**

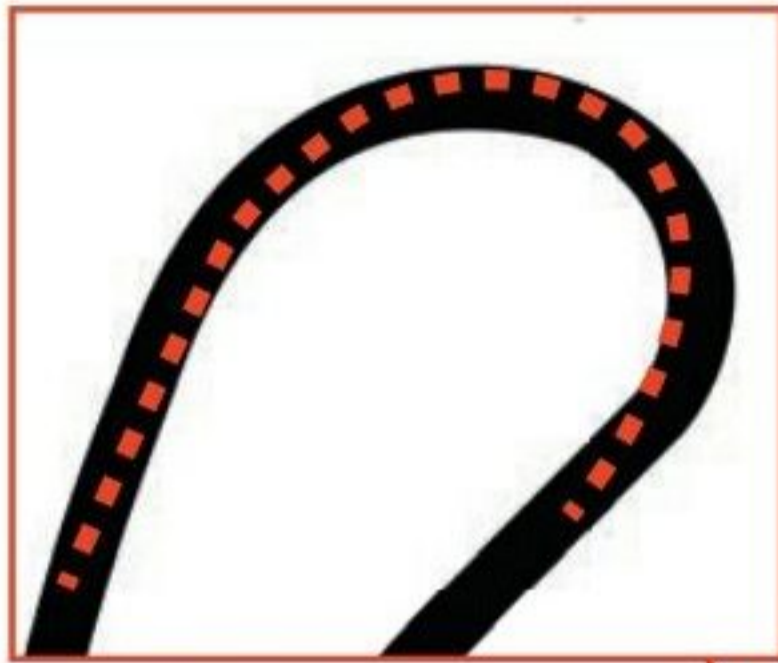
**RACING TEAM**

# MES SECRETS DE PILOTAGE

## NOGARO 1<sup>ÈRE</sup> PARTIE



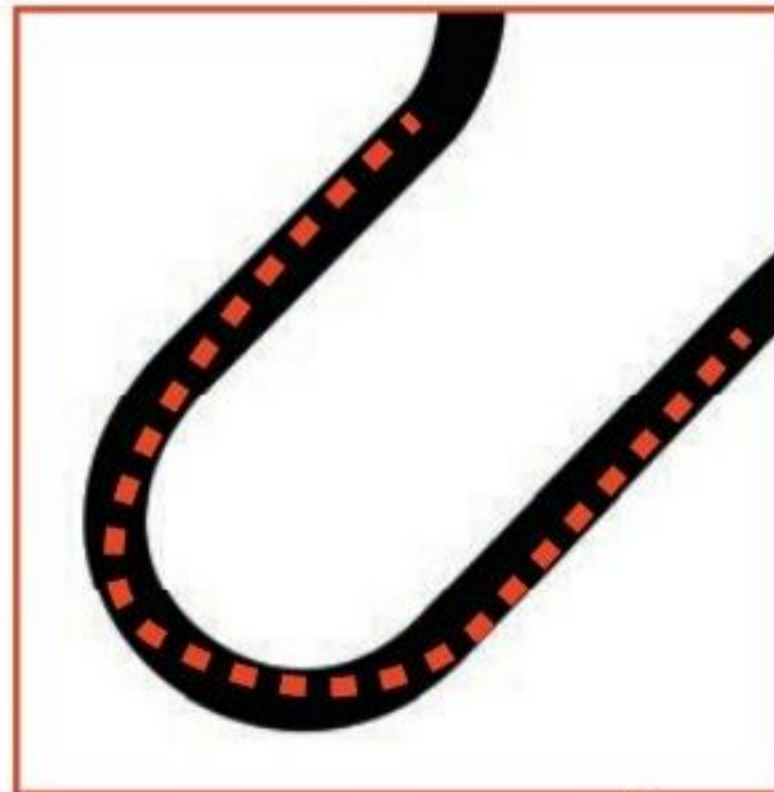
NOGARO EST L'UN DES PLUS BEAUX CIRCUITS DE FRANCE. UN DE CEUX OÙ LE CHÂSSIS EST BIEN PLUS IMPORTANT QUE LE MOTEUR !



### VIRAGE 4

C'est le virage le plus difficile du circuit. Il faut freiner à l'intérieur, ne pas hésiter à freiner tard et bien se servir du banking, garder les freins jusqu'à mi-piste puis faire un triangle de manière à sortir au milieu du virage pour être bien placé pour l'enchaînement suivant.

4



### VIRAGE 5

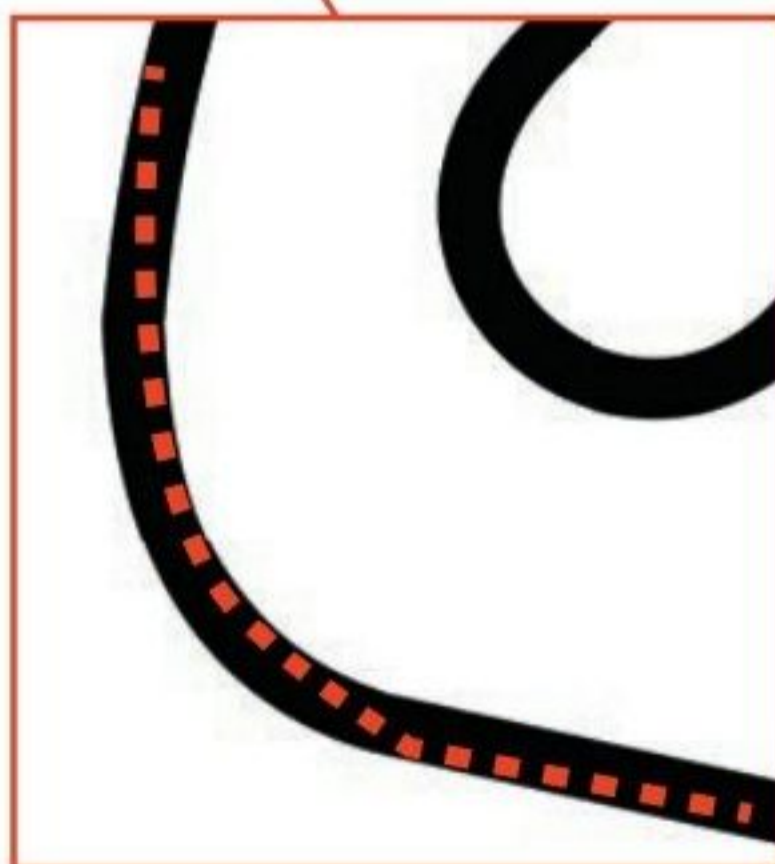
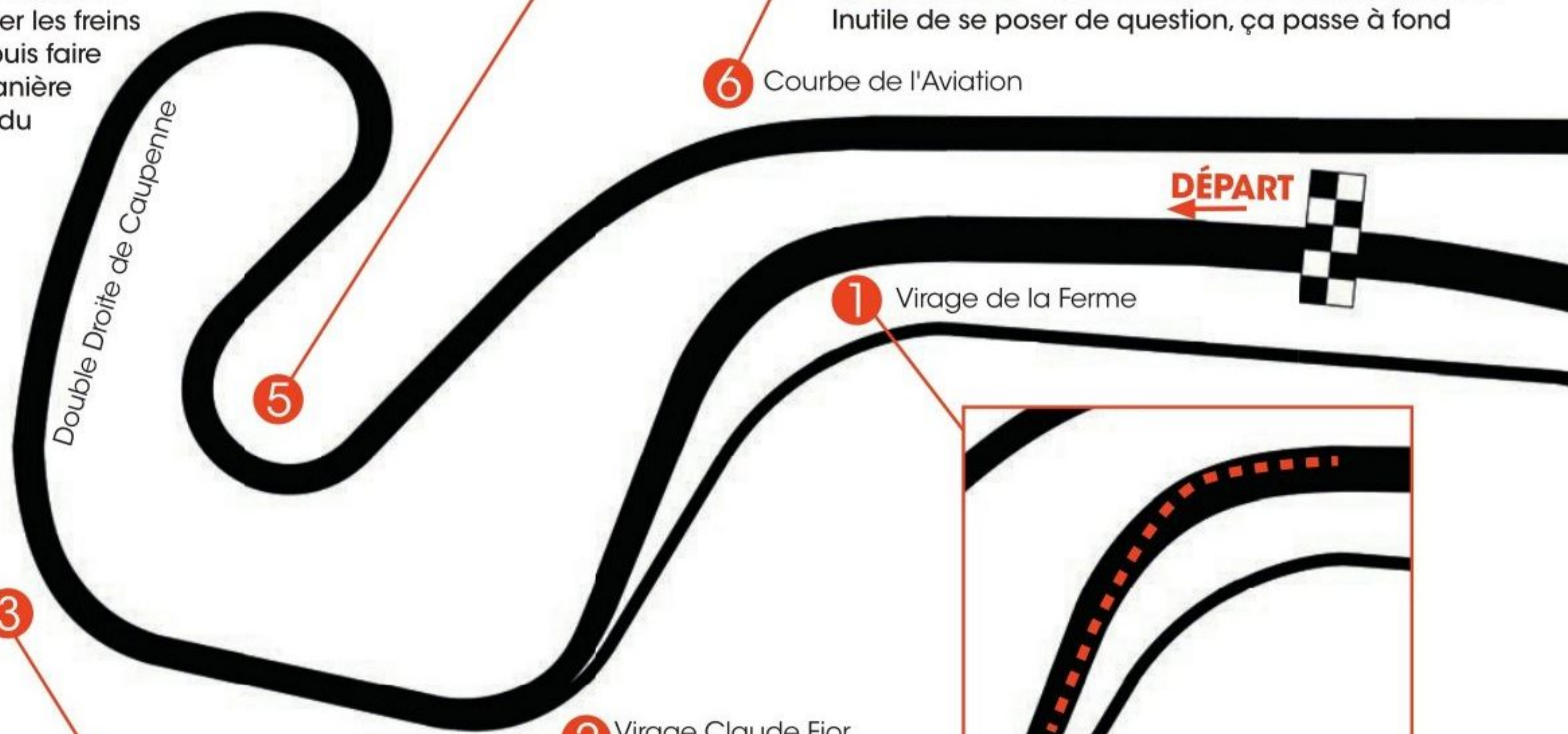
Cette fois, il ne faut pas retarder le freinage pour pouvoir rentrer tôt à l'intérieur au ras du vibreur et accélérer le plus tôt possible en ouvrant le volant. Attention à la motricité !



### VIRAGE 6 - COURBE DE L'AVIATION

Inutile de se poser de question, ça passe à fond

6 Courbe de l'Aviation



### VIRAGE 3

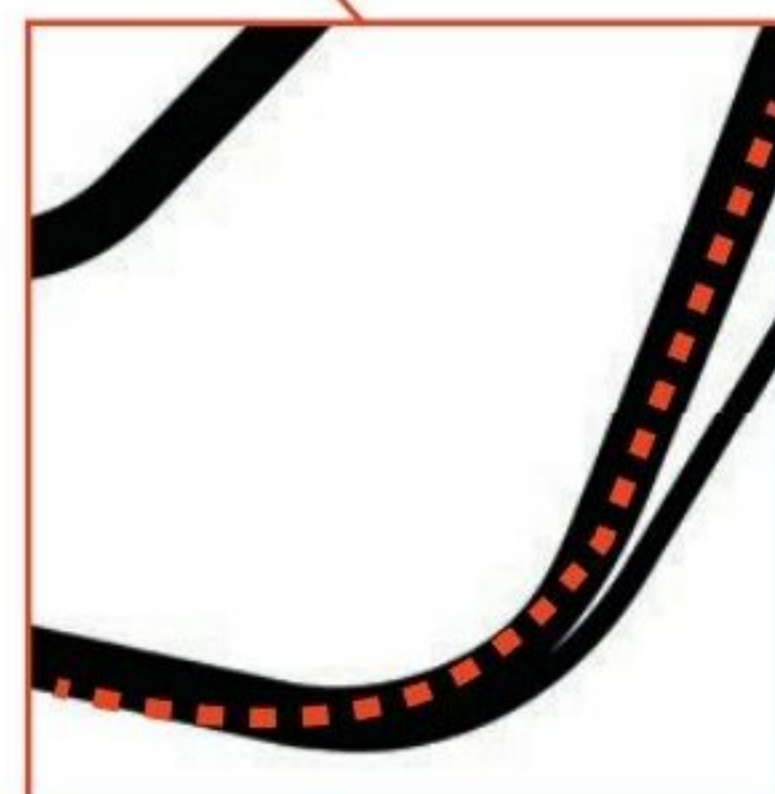
Il faut rentrer très tôt à la corde, quasiment au début du vibreur intérieur de manière à mettre gaz à fond tout en ouvrant l'angle du volant dès qu'on est à l'intérieur.

2 Virage Claude Fior



### VIRAGE 1 VIRAGE DE LA FERME

C'est une courbe rapide. Il ne faut pas freiner trop tard, rétrograder en 4ème, rentrer tard dedans de manière à ressortir en milieu de virage pour être bien placé pour l'enchaînement suivant.



### VIRAGE 2 VIRAGE CLAUDE FIOR

Attention, ici il faut bien se placer sur le côté gauche à l'entrée du virage pour pouvoir plonger tôt à la corde, au ras du vibreur intérieur et ressortir sur le vibreur extérieur.

### FICHE TECHNIQUE

Longueur : 3636 m

Virages : 15

Record au tour : 1'20"16

Ce mois-ci analyse de la partie en pointillés.



# 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)

Pour doubler vos chances d'être publié, n'hésitez pas à faire des courriers courts, et si possibles illustrés d'une photo.

## MONTANT DES TAXES ET CARTE GRISE

Comme vous le savez, il vaut mieux avoir attrapé le virus Porsche, que le Covid 19 ! Merci pour tout, merci pour le Flat 6 que je regarde avec assiduité. Je viens vers vous pour le calcul du malus écologique et les textes en vigueur. Sur le Flat 6 d'octobre 2020, "Philippe" pose déjà certaines questions à ce sujet, dans votre réponse il est notifié : le malus n'est payable qu'une fois à l'achat d'une voiture neuve. Par contre pourquoi le second propriétaire devrait-il payer la carte grise 160€/an, si c'est une Porsche sortie depuis 2010 ? Et une autre taxe qui s'ajoute si elle fait plus de 36 cv fiscaux ?

**Question :** une carte grise n'est payable qu'une fois, aussi bien pour les voitures neuves que celles d'occasion ? Ou bien la réponse est mal formulée, en ce qui me concerne j'ai compris : 160€ de carte grise chaque année.

**J'ai prévu quatre choix susceptibles de m'intéresser avant achat :**

- Le Cayman 987 phase 2, 265 ch, standard (2009-2012).
- Le Cayman 987 S phase 2, 320 ch, 3,4 (2009-2012).
- Le Cayman 987 S, 265 ch (2006-2009).
- Le Boxster 981, 265 ch, standard (2013).

Dans ces quatre choix, y aura-t-il 160€ de carte grise à régler chaque année ? Et une autre taxe à me signaler ? Difficile de s'y retrouver car, pour moi, la carte grise n'est payable qu'une fois.  
**Bernard**

**RÉPONSE** Comme vous le lirez par ailleurs, il y a beaucoup de changements dans ce domaine. Notre réponse sera donc brève, car toutes les taxes qui avaient été ajoutées, dont les 160€ par an sur les voitures dites "polluantes" depuis 2010 devraient être supprimées en 2021, sauf très mauvaise surprise. Vous pouvez donc faire votre achat tranquille, en précisant quand même qu'il n'y a aucune taxe sur les occasions, sauf si vous achetez un modèle récent directement à l'étranger.



## MA PREMIÈRE PORSCHE

En ces temps difficiles pour tous, je voulais vous adresser un rayon de soleil suite à l'achat de ma première Porsche en février, puisque vous n'y êtes évidemment pas pour rien ! Comme vous l'avez si bien écrit dans votre édito d'avril 2020, sans rien oublier de la situation actuelle, nous devons aussi positiver et nous projeter vers des jours meilleurs, qui viendront c'est certain !

De retour à l'insouciance du début d'année : j'étais résolu en janvier à me faire un beau cadeau - en particulier après une année 2019 chargée, et à l'approche de mes 40 ans (cette année) je l'avais bien mérité ! Après 15 ans à dévorer Flat 6 chaque mois, la décision était prise : il était temps de m'offrir mon Boxster ! Dans les limites de mon budget, un 986 était maintenant sérieusement à ma portée, et j'ai donc commencé à faire mes recherches. Avec pas mal de chance, au final, j'ai rapidement trouvé ma perle : 986 2.5 de 1998, Gris Arctique, intérieur Rouge Boxster, Jantes Carrera 17' - la configuration de lancement du premier Boxster de l'histoire, et avec les bonnes options : je ne pouvais pas rêver mieux. Bons contacts par mails avec le vendeur, l'auto est belle, son état mécanique est impeccable et l'historique est propre. Je me déplace finalement depuis Paris, le lundi 10 février, pour voir la voiture, déjà presque décidé en réalité, excité et émerveillé comme un jour de Noël... Après un rapide essai il n'y a plus aucun doute, affaire conclue, et je prends finalement livraison de ce jouet le 28 février pour rentrer à Paris, 600 km de bonheur ! Depuis, évidemment comme nous tous et dans l'intérêt commun je n'ai pas eu le plaisir de profiter du printemps, et le Boxster s'est reposé dans son box, même pas encore lavé depuis notre retour à Paris fin février ! Mais en attendant de le retrouver (c'est prévu ce week-end) je songe avec plaisir à mon Boxster, qui est déjà un classique à mes yeux, mais reste totalement « dans le coup », confortable, pratique, très moderne, si facile à conduire mais aussi ludique et performant, et dans un état remarquable après 22 ans et 187 000 km.

Pour finir je veux aussi remercier le vendeur, Bresse Car Com, pour leur patience et leur passion (j'espère qu'ils ne me tiendront pas rigueur de cette publicité sans que je leur en ai parlé !). J'avais énormément de questions début février avant mon achat, et tout a été répondu sans détour et avec beaucoup de patience et de professionnalisme, et quand nous nous sommes finalement rencontrés la voiture était exactement celle que Romain, le gérant, m'avait promise. Un petit garage de passionnés que je recommande chaudement.

Ci-joint la (seule) photo que j'ai faite au cours de mon retour vers Paris fin février - mon premier souvenir avec mon Boxster !

Amitiés porschistes,

**Vincent (Paris)**

## LE VRAI PRIX DES PORSCHE

Je viens de lire l'article sur le vrai prix des Porsche en 2020, et je me pose une question concernant mon Cayman 981 S de décembre 2015. Pour ce modèle, vous mentionnez une cote de 52 000 €, mais est-ce que vous tenez compte de son année de fabrication. Comment interpréter cette cote ? Cordialement

**Jacques**

**RÉPONSE** Non l'année de fabrication n'a que peu d'incidence sur la cote, qui se calcule par génération de modèles. Plus que l'année, ce sont ensuite des éléments comme le kilométrage et surtout l'état général qui font basculer vers le bon ou le parfait état.



## LA PATIENCE PAIE TOUJOURS

Un petit garçon de cinq ans jouait à la voiture dans la cour de récréation, il pensait déjà à une petite voiture toute ronde avec une grille rectangulaire sur le capot arrière, on était en 1964. Il ne le savait pas encore mais c'était une Porsche 356. Il grandira avec cette passion transformée en Porsche 911. Il deviendra mécanicien et se mariera avec Sonia et aura deux garçons, Boris et Franck. Vers 35 ans, il restaurera une Peugeot 201 de 1931, la première avec un zéro au milieu qui aura comme conséquence que la 901 s'appellera 911. Mais la passion était toujours là, après la vente de la sochalienne pour constituer une cagnotte, les années passent. En 2014 la retraite arrive et le temps de fabriquer un simulateur de conduite en forme de 917, qui sera cédé lui aussi (cagnotte). En 2018, achat d'une 914 et restauration de celle-ci, la revente se fait au mois de février 2020. Enfin, il a un budget pour acquérir l'objet de ses rêves, hélas il aura perdu son épouse en janvier. Malheureusement, voilà le confinement qui obligera encore à une attente forcée de plus. Après la réouverture des garages, le deuxième jour béni, il trouve une Porsche 996 Carrera 4 S, qu'il a achetée en un quart d'heure. Comme quoi la patience paie toujours. Ce petit garçon c'était celui qui vous écrit. Je tiens à vous féliciter pour votre revue et vous remercier chaleureusement pour les conseils qui m'ont permis de repérer la perle rare.

**Patrick**



## SALUT ENTRE PORSCHISTES, MYTHE OU RÉALITÉ ?

Depuis pas mal de temps j'entends parler du fameux salut entre porschistes, matérialisé au moyen de l'appel de phares. Chaque fois que je croise une Porsche je fais donc fonctionner celui-ci en supposant que les conducteurs venant en sens inverse l'ont aperçu... Et bien, vous me croirez ou non, la majorité d'entre eux ne répond pas... sauf les personnes qui me reconnaissent (même club, commune, etc.) mais les autres ? Alors, un peu inquiet, j'ai mené ma propre enquête afin de déterminer les causes de ces comportements qui ne correspondent pas à ce que je peux lire dans notre magazine préféré, est-ce une question de type de voiture ? Un conducteur de 911 ne répond qu'au seul conducteur de 911 ? Je ne le pense pas puisque j'ai une 911 moi aussi, neuve, rouge, donc assez voyante et, malgré cela... très très peu de réponses et pourtant je tire le premier, donc c'est autre chose, voyons voir... peut être la vue défaillante de tous ces conducteurs qui me croisent et ne me voient pas ? Dans ce cas, beaucoup de travail pour les oculistes, où est passé cet esprit Porsche, alors je me suis dit, mais bon sang de bon sang c'est bien sûr c'est certainement un dysfonctionnement récurrent de cette satanée commande de l'appel de phare sur la majorité de nos Porsche, enfer et damnation, il faut immédiatement prévenir la maison Mère !

Je veux bien que lorsqu'on croise un Spyder orange Gulf, qui tire plus vite que son ombre, on répond aussitôt, mais ce Spyder, dans toute l'Europe et même au-delà, tout le petit monde de la Porsche le connaît... lui... je respecte ici l'anonymat de son conducteur, passionné et chevronné dont certains peut-être ont entendu vaguement parler.

Moi aussi je fusille tout ce qui passe... Panamera, Cayenne, Macan et j'en passe, Porsche quoi... rien absolument rien, serais-je aveugle moi aussi ?

Tout ceci pour vous dire que je comprends ceux qui (et ils ne sont pas si rares) déplorent le manque de retour somme toute de cet Esprit Porsche ! Depuis peu de temps, mon comportement a changé, en croisant une Porsche mon doigt est sur la commande et si jamais... sinon je garde mes cartouches.

Pourquoi un tel comportement ? Quelqu'un pourrait-il me donner une réponse, plus ou moins satisfaisante, afin d'éclairer ma modeste lanterne bien moins puissante que l'appel de phare de nos Porsche... lorsque celui-ci daigne fonctionner bien entendu !

**Jean F.**

**RÉPONSE** Merci pour votre courrier plein d'humour et qui pose une question intéressante ! Je n'aurais pas la prétention de dire que 100% des porschistes répondent aux appels de phares, mais en ce qui me concerne, le taux de retour est quand même très élevé : je dirais 2 sur 3 qui répondent (quelle que soit la Porsche que je conduis). A deux exceptions près : tout ce qui est Cayenne, Panamera, Macan et Taycan, où je considère que c'est à eux de faire le premier pas (ce qui est très rare) et dans les grandes agglomérations, particulièrement Paris, où de nombreux propriétaires de Porsche ne sont pas de vrais passionnés, mais plus des personnes ayant réussi dans la vie et s'étant achetés une Porsche comme symbole de réussite, et pour le plaisir du bel objet (ne voyez aucune critique dans ce propos). Ensuite, il reste les distraits, et les "défenseurs de clans" qui considèrent, par exemple, qu'un propriétaire de 911 2.4 S, n'a pas à répondre à un propriétaire de Boxster, ce qui est bien triste. Ils sont rares, fort heureusement. En tout cas, il faut continuer d'encourager l'appel de phares !

# POUR LES RETARDATAIRES

DISPONIBLE SUR NOTRE SITE  
[WWW.FLAT6MAG.COM](http://WWW.FLAT6MAG.COM)





# FLAT 6

## CLASSIC

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE CLASSIC

GUIDE D'ACHAT

# 993 CARRERA 4 PHASE 2



INSOLITE

# PARIS EN 911 SC TARGA



## UNE RECONSTRUCTION FIDÈLE À L'ORIGINAL

D'une spectaculaire trouvaille de grange à une pièce de collection patinée, comme neuve : la première Porsche 911 S 2.0 Targa, livrée en Allemagne, est de nouveau sur les routes après une restauration complète en usine qui a pris plus de trois ans. Son propriétaire, collectionneur de longue date et passionné de Porsche, a découvert la voiture aux États-Unis. «La Targa est restée là pendant près de 40 ans dans un garage sans porte, recouverte d'une bâche en plastique. Le propriétaire de l'époque avait apparemment tout simplement oublié la voiture», explique Uwe Makruzki, responsable de la restauration à Porsche Classic Factory chez Porsche AG. «Cette 911 S Targa a été livrée au concessionnaire Porsche Hülpert à Dortmund, le 24 janvier 1967. La restauration est un projet spécial pour nous et, cerise sur le gâteau, l'un des premiers modèles de 911 Targa à retrouver le chemin de Zuffenhausen».





Richard Bord Photography

## DES RECONNAISSANCES PROMETTEUSES !

Les préparatifs du 67<sup>e</sup> Rallye Neige et Glace vont bon train. Les reconnaissances ont été effectuées juste avant la période de confinement et laissent présager une édition 2021 tout à fait exceptionnelle. Rendez-vous du 14 au 17 février prochain dans le Doubs et le Jura, avec un départ dans le cadre exceptionnel du Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux.  
**Plus d'informations : [www.zaniroli.com/rallye-neige-et-glace](http://www.zaniroli.com/rallye-neige-et-glace)**

## PAUL DEVILLE TOUJOURS AUSSI ACTIF !

Depuis plusieurs années, Paul Deville (créateur des échappements Devil) fait feu de tout bois pour promouvoir l'association Gregory Lemarchal contre la mucoviscidose et pour le don d'organes. Avec son légendaire Roadster 356, il ne cesse de parcourir la France pour défendre cette cause (100 000 km parcourus depuis qu'il est propriétaire de cette 356, inclus la participation au Tour auto 2014), et il anime également une page sur Facebook "Une 356 au Tour Auto", qui est en train d'atteindre les 5 millions de vues ! Pour fêter cet événement, une superbe vidéo a été réalisée par David Lefevre, visible sur cette page Facebook.



**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](mailto:info@art-wheels.eu)  
[www.art-wheels.eu](http://www.art-wheels.eu) - Tel 09 81 96 19 92

ART wheels

FLAT6  
CLASSIC

**Petites annonces Porsche Classic**

[classic911market.com](http://classic911market.com)

## Réparation tous instruments

[www.reparcompteur.com](http://www.reparcompteur.com)

**03.26.02.08.42**

f ReparcompteurReims



## LA CHRONIQUE DE JÜRGEN BARTH

# LA VICTOIRE AU BOUT DU SUSPENSE

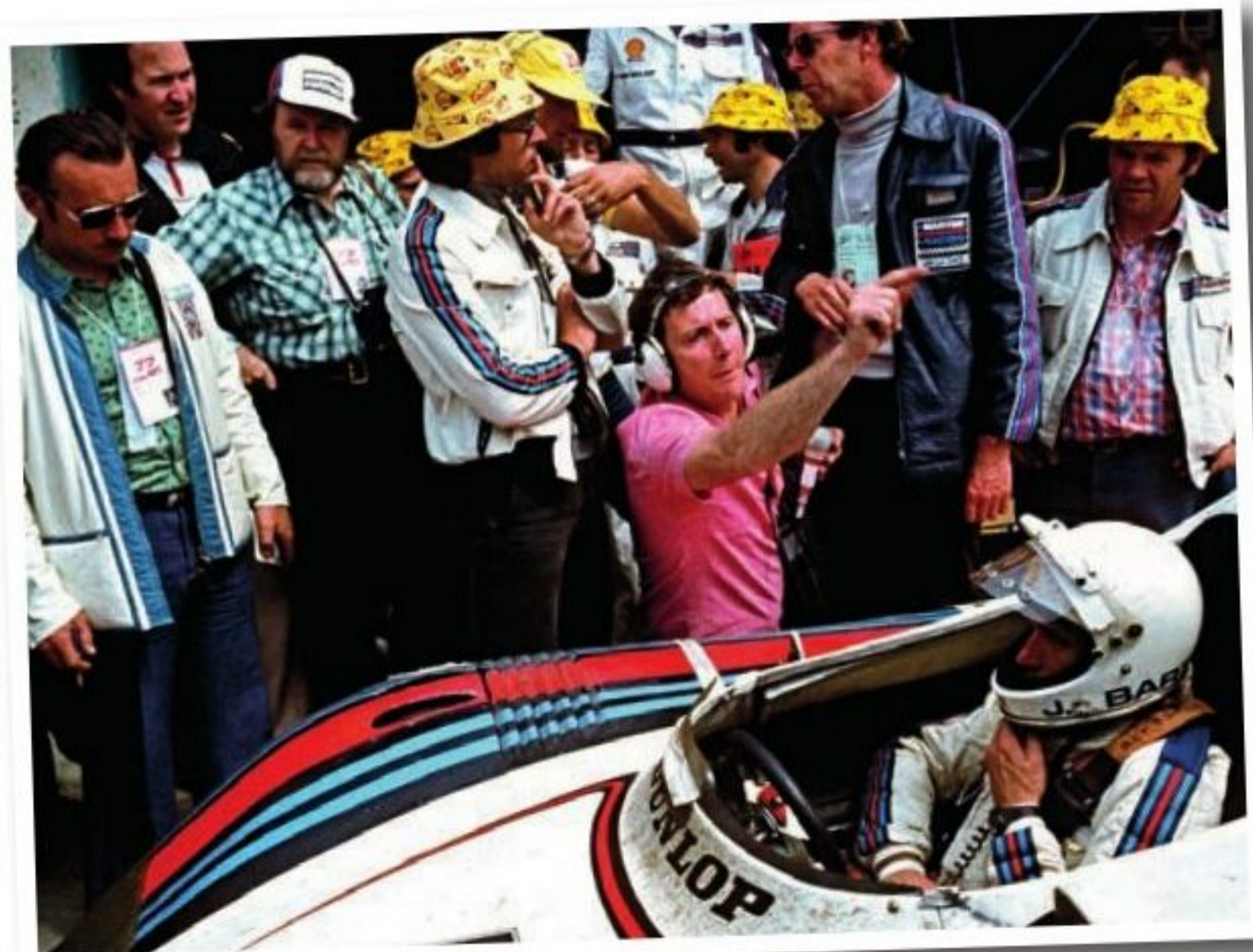
Traduit de l'allemand par Andreas Kunert

**L**es positions étaient figées quand ces incroyables 24 heures 1977 entrèrent dans leur dernière heure. Depuis minuit, seuls Jacky Ickx et moi-même avons pris le volant de la 936/77. C'était donc au tour de Hurley Haywood de prendre place dans le cockpit pour porter la voiture littéralement jusqu'à l'arrivée. Mais Le Mans 1977 ne fut pas une course « normale » où il suffisait de rouler pour la gagner. La course fut imprévisible jusqu'au bout. Le coup du destin frappa aussi notre Porsche 936/77 à 45 minutes de la fin, alors que Haywood était largement en tête. Un nuage de fumée dans le virage Porsche n'annonça rien de bon et l'américain rentra aux stands à 15h14, faisant craindre le pire aux responsables de Porsche. Trop de moteurs six cylindres turbo, des deux concurrents Renault et Porsche, avaient rendu l'âme dans un nuage de fumée au cours du week-end. Il y avait de l'agitation dans le box Porsche. Malgré la fatigue générale, il était impossible à l'équipe du Dr. Fuhrmann d'envisager un abandon. Le piston du cylindre n°3 avait serré et il était irréparable. Cependant, la Mirage Renault roulant en P2 était déjà si loin derrière que nous avons gagné la course au nombre de kilomètres parcourus. On prit donc la décision de garder la Porsche 936/77 le plus longtemps possible au stand et d'essayer de reprendre la course juste avant la fin. En effet, le règlement du Mans exigeait que chaque voiture passe sous le drapeau à damiers par ses propres moyens pour être classée. Le dernier tour devait être au maximum trois fois plus long que le chrono du meilleur tour en qualifications. Haywood et moi-même avons bouclé les essais en 3'40", il fallait donc que le dernier tour ne soit pas plus long que 10'20". Hurley Haywood ayant déjà passé la ligne d'arrivée en rentrant aux stands, la 936/77 devait tenir deux longs tours étant donné que le temps d'arrêt dans le box, de 35'50", venait s'ajouter au tour commencé depuis sa rentrée aux stands à 15h14. Il fallait donc repasser la ligne d'arrivée avant 16



*Jürgen Barth repart pour deux tours au ralenti avec un moteur à l'agonie, chrono rivé sur le volant. Mais la victoire est au bout !*

heures, avant de parcourir l'ultime tour dans le temps maximal imparti. A ce moment, personne ne savait si le moteur endommagé de la 936 allait redémarrer. C'est à moi qu'il incombait la tâche d'effectuer ces deux derniers tours. Comme j'avais réussi à faire redémarrer en pleine brousse africaine une auto, on pensait que j'étais la meilleure personne pour faire redémarrer l'auto en cas de panne au bord du circuit. Les mécanos coupèrent donc l'allumage sur le cylindre en question et scotchèrent un chronomètre sur le volant afin d'aider le pilote. Rien n'aurait été pire que de s'écarter de notre « fenêtre de tir » autorisée. Peter Falk, notre stratège, me donna les dernières instructions rapides avant que je ne quitte à bord de la 936 001 avec son moteur ratatouillant les stands, à 15h50. C'est avec une grande prudence que je parcourais le premier tour pour passer la ligne d'arrivée à 15h56, avec ma monture en grande souffrance, avant d'attaquer les derniers 16,6 km de ce long circuit. Les nerfs étaient à vif partout. Nombreux étaient les spectateurs et les journalistes qui n'étaient pas au courant du règlement complexe de l'ACO et qui se demandaient pourquoi Porsche avait pris le risque de remettre la 936 si tôt en piste. Et pourquoi, diable, repasser la ligne d'arrivée juste avant 16 heures ? Est-ce que le pilote s'était trompé en passant la ligne d'arrivée trop tôt de sorte qu'il fallait effectuer un tour de plus ? Porsche avait vraiment étudié le règlement pendant l'arrêt forcé et avait bien pris la bonne décision. Il me fallut exactement 7 minutes et 29 secondes pour boucler ce dernier tour, assez loin du temps maxi autorisé par le Règlement. En passant finalement sous le drapeau à damiers, l'explosion de joie fut immense. Les Souabes avaient réussi à retourner en leur faveur une course que l'on croyait perdue, pour battre une nouvelle fois leur plus grand adversaire de l'époque.



L'abus d'alcool est dangereux pour la santé, consommez avec modération.

WorldMags.net



Le rêve d'acquérir une voiture américaine est à portée de clics avec Skillter, le site d'annonces automobiles, en direct des États-Unis et aux tarifs avantageux.



### L'importation automobile au prix du marché américain

Skillter est le premier moteur de recherche de véhicules à vendre en direct des États-Unis. Les équipes sont installées en Californie et en Floride pour organiser la logistique d'exportation des véhicules, vers toute l'Europe. Les clients ont ainsi accès à un marché automobile de grande ampleur, qui offre une diversité inégalée. Ils ont alors la possibilité d'acquérir la voiture de leur rêve, tout en profitant des mêmes conditions tarifaires que les Américains. Un concept qui ne cesse d'être copié, sans être égalé, car l'entreprise sait se démarquer grâce à l'innovation numérique.



### Le pari réussi d'un entrepreneur passionné

En 1994 Chris Doumaiselle a fait l'amère expérience sur l'importation de sa 1988 Pontiac Trans Am Formula qui a tourné au fiasco. Quelques mois plus tard, cet amoureux des voitures prend la décision de partir à la découverte de l'Amérique, terre des véhicules de légendes. Une fois sur place, il constate rapidement que les prix pratiqués dans le milieu de l'automobile sont bien moins onéreux que ceux facturés par les intermédiaires français. Il pose alors ses valises outre-Atlantique, et ouvre une entreprise d'exportation de pièces détachées, qu'il développera plus tard avec un service d'exportation de véhicules. Aujourd'hui, installé à Los Angeles, l'entrepreneur aide les Français à acheter un véhicule américain grâce à la plateforme Skillter. 26 ans plus tard c'est 21000 véhicules exportés vers la France et l'Europe. Vous le croiserez sûrement sur un salon, Retromobile & Epoque Auto ou il viendra vous rencontrer chez vous après la livraison de votre voiture.

Regardez la chaîne [Youtube.com/SkillterOfficiel](https://www.youtube.com/SkillterOfficiel)



### Innovation digitale pour une expérience client unique

La plateforme mise sur les meilleures technologies digitales du moment, pour garantir une expérience utilisateur à la hauteur des attentes du client, et plus encore. Les collaborateurs techniques de Skillter sont tous issus des meilleures universités, et ont un solide bagage leur permettant de mener à bien des projets ambitieux et novateurs. Un soin particulier est aussi apporté au choix des partenaires, afin de ne proposer que des annonces qualitatives et fiables. Avant tout achat, un expert se déplace pour réaliser 150 points de contrôle, et rédiger un rapport adressé directement au client, avec photos et vidéos à l'appui.



**Chris Doumaiselle a de grandes ambitions pour Skillter.com, puisque qu'il souhaite étendre ses activités dans le monde entier.**

**SERGE HEITZ**  
RESTE À VOTRE ÉCOUTE  
ET VOUS SOUHAITE DE  
BONNES FÊTES DE FIN D'ANNÉE.



**Serge Heitz**

AUTOMOBILE CONSULTING

LÈGE CAP FERRET (BORDEAUX) | 13 BIS AV. DU GÉNÉRAL DE GAULLE 33950 LEGE CAP FERRET

SERVICE COMMERCIAL : +33 6 80 57 61 47 | SERVICE ADMINISTRATIF : +33 5 56 03 09 47

[WWW.SERGEHEITZ-CONSULTING.COM](http://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 ROADSTER SUPER 90** | 1961 - Ivoire cuir bordeaux avec jantes RUDGES - Restauration de haut niveau

**356 SPEEDSTER GT** | 1956 - Gris cuir beige - Restauré à neuf - État concours

**356 ROADSTER GT** | 1959 - Entièrement équipé et facile d'utilisation

**2 NOUVEAUX RARES 356 CONVERTIBLE D** | en cours de restauration - Vous pouvez encore choisir et configurer vos options et couleurs

**356 COUPE A GT** | 1957- Gris - Idéal pour rallye et utilisation régulière

**RARE 356 PRÉ A CABRIOLET** | 1953 - Rouge intérieur havane - État concours

**356 ROADSTER BT5** | 1960 - Slate Grey cuir gris - Nombreuses options - État concours

**356 CABRIOLET C** | 1963 - Gris ardoise cuir caramel - Entièrement restauré à neuf

**356 A GT** | 1959 - Rouge cuir beige - Échappement sport - Jantes alu - Sièges baquet...

**356 SC CABRIOLET** | 95 CV - 1965- Gris cuir marron - État concours - Carte grise d'origine

**356 SC CABRIOLET** | 95CV - Blanc cuir noir - Superbe état - Ex police allemande

**356 A CABRIOLET** | 1958 - Gris graphite cuir beige - Châssis complètement d'origine en état rare -

Tout le reste est restauré à neuf

**ULTRA RARE 911 2.7 RS LIGHT** | 1973- Jaune - Première main avec carte grise d'origine

**911 2.4 S TARGA** | Tangerine intérieur récaro noir - Restauré

**911 2.2S COUPE** | Orange signal - Carnet d'origine et nombreux documents d'époque - État concours

**911 2.0 S TARGA** | 1969 - Jaune intérieur pépita - Restauré à neuf

**911 2.0 S** | 1966 - Slate grey cuir rouge - Très rare toit ouvrant - Restauré

**FANTASTIQUE PROTO 911 S** | de Juin 1966 - Agablue cuir beige - Restauré à neuf

**911 2.0 COUPÉ** | 1966 - Agablue intérieur beige - Origine française - Restauré à neuf

**911 3.2 CABRIOLET** | Noir cuir noir - 78000 kms - État rare

**911 3.2 TARGA** | 1989 - Blanche - 27 000kms d'origine - Jamais restauré - État neuf

**911 3.2 TARGA** | 1986 - 99000kms - Noir cuir beige - Superbement entretenu

**964 TARGA** | 1990 - Noir cuir noir - 56000 kms - Première main -

**993 CABRIOLET** | Bleu marine cuir bleu - 83500kms

**993 TARGA** | 1997 - Gris cuir gris - 54000 kms

**993 2S** | 1998 - Noir cuir noir - 90000kms - Superbe état

Plusieurs autres 911 de 1985 à 1998 disponible en état collection

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 SPEEDSTER GT - 1956 | GRIS**

CUIR BEIGE - ENTIÈREMENT RESTAURÉ +33 6 80 57 61 47



**PORSCHE 356 CONVERTIBLE D - 1959 | GRIS**

CUIR ROUGE - ENTIÈREMENT RESTAURÉ +33 6 80 57 61 47



**PORSCHE 356 ROADSTER SUPER 90 - 1960 | BLANC**

CUIR ROUGE - ENTIÈREMENT RESTAURÉ +33 6 80 57 61 47



**PORSCHE 356 BT5 CABRIOLET SUPER 90 - 1960 | AQUAMARINE**

CUIR BEIGE - ENTIÈREMENT RESTAURÉ +33 6 80 57 61 47



**PORSCHE 356 SC CABRIOLET - 1963 | GRIS**

CUIR MARRON - ENTIÈREMENT RESTAURÉ +33 6 80 57 61 47



**PORSCHE 911 COUPÉ - 1966 | AGABLUE**

CUIR BEIGE - ENTIÈREMENT RESTAURÉ +33 6 80 57 61 47



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

WWW.HEDONIC.FR  
WorldMags.net



**GUIDE D'ACHAT**

TEXTE : MARC JOLY - PHOTOS : CHRISTOPHE GASCO

**993**

**CARRERA 4 PH2**

**FLAT6**  
CLASSIC



WorldMags.net



***Puisque c'est l'hiver, mieux vaut avoir quatre roues motrices que deux. C'est un constat qui revient... chaque hiver. L'avantage, chez Porsche, c'est qu'on a le choix depuis plus de 30 ans. Dans les anciennes, la 993 Carrera 4 est une des plus séduisantes. En phase 2, on pourrait même parler de rareté...***



**L**e hasard fait parfois drôlement les choses. Pour ce second guide d'achat sur la 993 Carrera 4 phase 2 (le premier est paru dans notre numéro 204, en février 2008) j'ai fait appel à Hervé Daudé, président du club 93-64 (un club indépendant) pour me trouver un bel exemplaire de ce spécimen plutôt rare. Il ne lui a pas fallu longtemps (un grand merci à lui !) pour nous mettre en contact avec Richard, le propriétaire de ce très bel exemplaire rouge arena. Ce n'est qu'une fois le reportage effectué que je me suis replongé dans le numéro 204, pour constater que l'exemplaire choisi cette fois-là était strictement identique, rouge arena avec le même intérieur ! J'ai même cru, l'espace de quelques instants, qu'il s'agissait de la même, mais non. Avouez qu'on aurait voulu le faire exprès, on n'y serait jamais arrivés. Non seulement la 993 Carrera 4 est plutôt rare en phase 2, mais la probabilité de trouver deux exemplaires identiques dans l'encore plus rare couleur rouge arena était réellement bien faible...

#### POURQUOI RARE ?

Avec 1828 exemplaires, dont une partie pour le marché américain, on peut effectivement considérer cette version comme étant un modèle rare. Vous savez ce qu'on dit dans ces cas-là : ne pas confondre modèle rare et rareté. Dans le premier cas, il s'agit d'un modèle pas forcément exceptionnel à la base, dont les circonstances ont fait qu'il s'en est peu produit. Ce qui le rend intéressant avec le temps. Alors qu'une rareté est plutôt un modèle exceptionnel destiné, d'entrée de jeu, à être rare, donc volontairement produit à un faible nombre d'exemplaires. Ainsi, la phase 2 de la 993 Carrera 4, ici présente, n'était pas destinée à être peu produite. Elle a juste "eu le malheur" de sortir en même temps que la toute nouvelle Carrera 4S. Pour seulement 5500€ en plus (35 000 F de l'époque), les acheteurs pouvaient avoir une version quatre roues motrices de la 993, mais en turbolook et avec le châssis de la Turbo. Du coup, bien sûr, ils se sont précipités sur cette version. Les chiffres parlent d'eux même : la 993 Carrera 4 phase 1 n'a vécu qu'un millésime, s'étant vendue à 2884 exemplaires. En 1996 apparaît la phase 2, qui sera commercialisée trois ans (disons deux ans et demi, puisqu'elle disparaîtra doucement en 1998) : elle ne sera pourtant produite qu'en 1828 exemplaires. Dans le même temps, il se vendra 7250 Carrera 4S ! On peut parler de cannibalisme, à la lecture de ces chiffres, non ? Tout ceci pour vous faire comprendre l'intérêt d'une Carrera 4 toute simple. Certes, quand vous en croisez une sur la route, seul un œil très averti pourra déceler cet intérêt, mais dans le petit monde de la Porsche, tout est précieux, tout est important. Ensuite, impossible de ne pas aborder le choix esthétique. Il n'est un secret pour personne que les porschistes préfèrent les rondes. Mais chaque fois que je tombe sur un propriétaire d'une version non S ou 4S, le discours est le même : il y a aussi des porschistes qui préfèrent la simplicité et



**1.** La 993 Carrera 4 est plutôt rare en phase 2, éclipsée par la Carrera 4S. Notez le seul élément non d'origine sur celle-ci : les rappels de clignotants orange. Ils devraient être blancs sur une C4

**2.** Un moteur tout de suite identifiable, avec ses tubulures argentées abritant le nouveau varioram, qui permet de passer la puissance à 285 ch

la pureté des lignes originelles de la 993. Voilà qui ne se discute pas, car on ne peut que les comprendre. Et très franchement, durant cette journée passée à admirer cette 993 Carrera 4 toute belle, toute simple, je n'ai pu que tomber sous le charme, moi aussi. La couleur rouge arena y est aussi pour quelque chose, mais pas que... La 993 est vraiment une très jolie 911, mais cela me trouble un peu d'écrire cela une fois de plus. Toutes les 911 sont belles. Pourtant, une alchimie bizarre se crée à chaque reportage, j'ai chaque fois l'impression de conduire ou de photographier la plus belle de toutes ! Cela explique pourquoi chaque propriétaire de Porsche est convaincu que la plus belle, c'est celle qui est dans son garage. →





## UN PEU D'HISTOIRE

Les porschistes ont de quoi se mettre sous la dent, en ce salon de Francfort 1995. Sous leurs yeux sont présentées deux nouveautés particulièrement séduisantes : la 993 Carrera 4S, avec ses ailes larges et son châssis de turbo, et la 993 Targa, dotée d'un tout nouveau et admirable toit ouvrant transparent. Totalement focalisés par les aspects esthétiques de ces deux nouveautés, les visiteurs réalisent dans un second temps qu'elles sortent toutes les deux 285 ch, et que l'ensemble de la gamme bénéficie de cette nouvelle motorisation. Il y a donc bien peu de monde pour s'attarder sur les versions normales, Carrera et Carrera 4, qui passent inaperçues. C'est pourtant bien cette dernière version qui nous intéresse aujourd'hui !

Extérieurement, un seul petit détail permet de différencier une phase 2 d'une phase 1 : les sorties d'échappement. Elles formaient un ovale avec le moteur 272 ch, elles sont maintenant presque rectangulaires, ressortant un peu du bouclier arrière. Il faut donc un œil vraiment averti pour repérer ce détail ! On pourrait aussi parler de la visière en haut du pare-brise arrière, destinée à accueillir le troisième feu stop (qui ne se généralisera que petit à petit), mais c'était déjà une option sur la version pré-



cédente. La seule différence ici est qu'elle est de série.

En revanche, si on ouvre le capot moteur, on voit un vrai changement. Il est d'ailleurs assez rare qu'on puisse visuellement différencier un moteur d'un autre entre deux évolutions, mais ici les tubulures du nouveau système varioram sont vraiment visibles. Et en plus, elles sont belles ! Car toutes les 993 adoptent le système Varioram, apparu sur la 993 RS. Il s'agit d'un collecteur d'admission d'air permettant d'optimiser le remplissage des cylindres, à tous les régimes, grâce à des pipes d'admission de longueur variable. Le système fonctionne sur trois phases : en-dessous de 5000 t/mn, les tubulures sont deux fois

plus longues qu'avant, permettant d'augmenter fortement le couple sur les bas régimes (de 40 Nm !). Après 5000 t/mn, un manchon coulisse et bascule la tubulure en deux phases. Cela ne dure que 800 t/mn, car au-dessus de 5800 t/mn, les deux bancs de cylindres sont connectés, ouvrant ainsi un étage inférieur, et permettant d'obtenir un rendement maximum. Cela permet de diminuer la consommation et le taux de pollution, mais surtout, cela permet d'augmenter la puissance, qui est désormais de 285 ch à 6100 t/mn, soit 13 ch de plus obtenus au

même régime. Le couple, lui, est de 340 Nm à 5250 t/mn, soit 10 Nm de plus décrochés à un régime un peu plus élevé de 250 t/mn.

Tout le reste est identique à la phase 1, y compris les quatre roues motrices, en trois éléments : visco-coupleur, ABD et différentiel mécanique à l'arrière.

Au millésime 1997, la boîte G50/20 est adoptée pour le monde entier. Jusque-là, avec ses rapports un peu plus longs, elle était réservée au marché américain, mais l'Europe finit par l'utiliser également, afin de respecter de nouvelles normes antipollution. Quelques exemplaires seront également livrés au millésime 98, alors que la 996 est en route.



L'intérieur gris clair fonctionne bien avec l'extérieur rouge arena



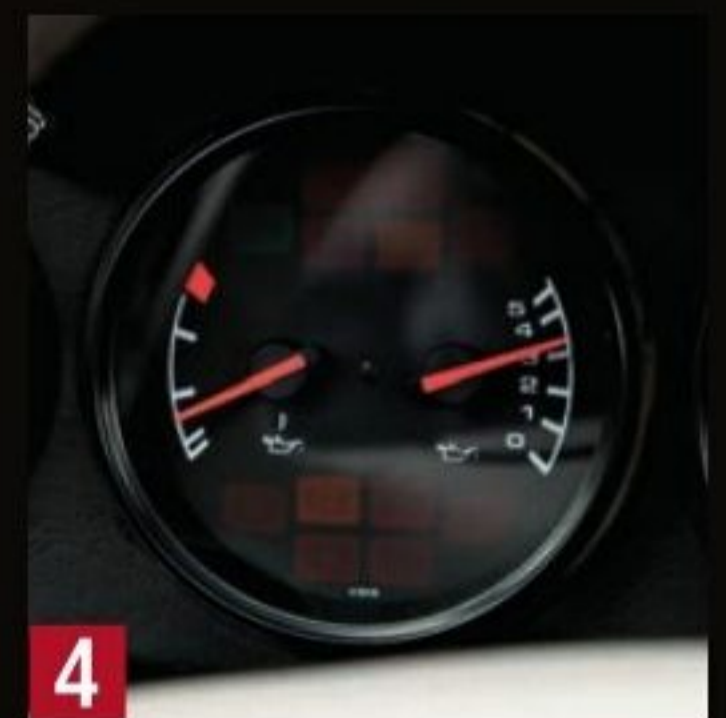
1



2



3



4



5



6



7



8



9



FLAT6  
CLASSIC



14

15

10

11

12

13

- 1 La commande de l'option Digital Sound se cachait dans le vide-poches
- 2 Option Digital Sound, avec les enceintes spécifiques
- 3 Niveau d'essence et d'huile. Celui-ci ne peut se lire que moteur chaud tournant au ralenti, sur une surface plate
- 4 Température et pression d'huile
- 5 L'indication de l'autonomie, dans l'ordinateur de bord, est déjà très fiable
- 6 125 000 km, pour une 993, ce n'est rien !
- 7 Le 5ème compteur indique l'heure, tout simplement, et de la manière la plus classique qui soit, ce qui s'est perdu depuis
- 8 Commande de l'ordinateur de bord
- 9 Le régulateur de vitesse, une option encore peu répandue à l'époque
- 10 Une climatisation à peu près efficace
- 11 La radio d'époque incluait le lecteur de CD
- 12 Tant qu'à avoir le support de téléphone d'époque, autant avoir le téléphone ! Notez le bouton en bas à gauche pour l'essuie-glace arrière, une option
- 13 Le pommeau de levier de vitesse est argenté. Rien ne permet de distinguer le changement de boîte au millésime 97
- 14 Les sièges en cuir souple étaient en option
- 15 Les enfants ont toute leur place





1

### LES CHOSES DE LA VIE

Le temps presse. Ou plutôt la météo. La pluie est annoncée pour midi, il nous faut faire au plus vite pour entrer un maximum d'images avant qu'elle n'arrive. Priorité aux photos, donc, pour cette rencontre organisée dans les Yvelines tout début décembre. Séance photos qui me vaudra une belle surprise : la découverte du site où a été tournée la très fameuse scène de l'accident des "Choses de la vie", ce film de Claude Sautet sorti en mars 1970. Un vrai film-culte, que j'ai dû voir une quinzaine de fois au bas mot. Tout tourne autour de l'accident dont est victime Michel Piccoli au volant d'un coupé Alfa Romeo Giulietta gris. Et donc, cet accident a été tourné à côté de Thoiry, chose que j'ignorais totalement, et que je n'imaginai même pas, puisque la scène est censée se dérouler sur la route entre Paris et Rennes, mais plus proche de Rennes que de Paris. Ceci nous éloigne de la 993 Carrera 4 phase 2, me direz-vous ? Pas faux, j'y reviens, j'y reviens. Mais en même temps, quand on aime les Porsche et le cinéma, on aime fatalement tous les films "de bagnoles", même si c'est pour parler d'un

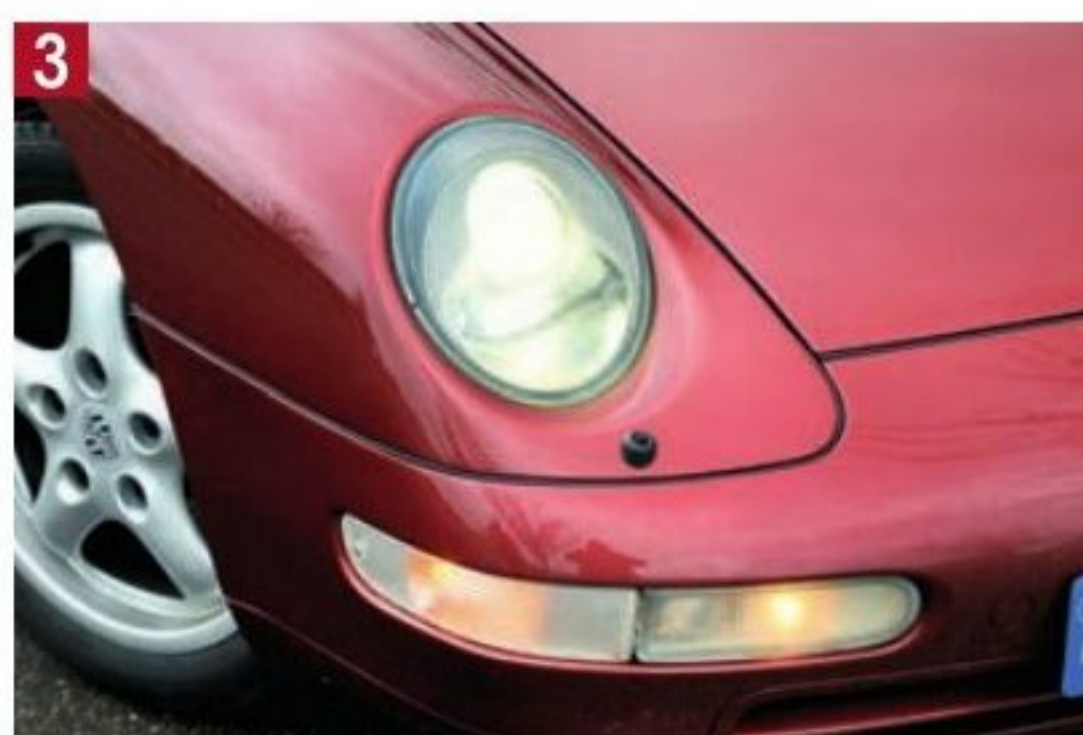
**1.** Une silhouette merveilleusement équilibrée

**2.** Le monogramme Carrera 4 est couleur titane, au lieu du noir pour la Carrera

**3.** Les phares ont reçu ici l'option Litronic. Les clignotants étaient blancs sur les C4

**4.** Cette visière, optionnelle sur les phases 2, était montée en série sur les phases 1. Elle permettait de recevoir le 3ème feu stop, qui a mis un certain temps à se généraliser

film relatant un accident fatal. A l'époque, côté Porsche, on était au temps de la 911 2.0 ou 2.2, selon le moment où a été réalisé le tournage. Allez, j'ose dire que si Michel Piccoli avait conduit une 911, elle lui aurait peut-être sauvé la vie, mais là je digresse vraiment. Merci à Richard de m'avoir permis de découvrir cet endroit, et surtout merci à lui de nous avoir consacré sa journée en amenant sa belle 993. En tout cas, au moment de faire cette photo avec la 993, j'avoue avoir ressenti une vraie émotion, car les choses de la vie, ce sont aussi celles qu'on vit en Porsche, au fil de notre passion. Et se balader en 993 n'est pas une chose de la vie anodine, c'est un moment dont on ne se lasse pas et qu'on n'oublie pas. Bien installé dans cet habitacle en cuir gris clair, on commence par se régaler d'avoir devant soi les fameux cinq compteurs ronds, au top de leur forme, et toujours aussi beaux. Ils vivaient là leurs dernières années d'existence. Et on retrouve immédiatement cette douceur de vivre propre aux 993. Confortables et faciles à vivre, elles sont capables de vous emmener au bout du monde, et on le ressent tout de suite. J'ai toujours été étonné par le →



WorldMags.net

## L'ESSAI D'ÉPOQUE

**Totalement occultée par la nouvelle Carrera 4S, la Carrera 4 phase 2 n'a que très peu eu les honneurs de la presse francophone. Il n'y en eut qu'un seul essai, dans Auto Hebdo, le même que nous avons déjà proposé dans notre précédent guide d'achat sur ce modèle, et que nous republions ici avec plaisir.**

Auto Hebdo n°1011, 29 novembre 1995. Jean Alesi roule pour la première fois en Benetton, ce qui mérite la couv, tandis que le regretté Colin Mc Rae, en remportant le RAC, devient champion du monde des rallyes. Un comparatif de six pages, écrit par Jean-François Marchet, oppose la nouvelle Carrera 4S à une Carrera 4 normale. Toutes deux célèbrent l'arrivée du varioram sous le capot. Comme d'habitude en pareil cas, nous nous pencherons plus spécifiquement sur les propos ne concernant que la Carrera 4 normale. Un mot, quand même, sur la 4S, et qui explique l'engouement pour ce modèle au détriment de la version normale : Jean-François Marchet insiste sur les "seulement" 35 000 F d'écart existant entre les deux modèles, soit 5300 Euros, alors que la 4S embarque de nombreuses options coûtant bien plus cher, sans compter l'aspect esthétique. Pas étonnant que les ventes de Carrera 4 normales se soient effondrées. Une fois passé le descriptif technique, l'auteur ne peut évidemment s'empêcher de faire allusion

à l'esthétique des deux versions, prenant la défense de la normale. Après avoir vanté les formes de la 4S, il ajoute *"Cela étant, je préfère les jupes et le bas de caisse moins incurvés de la Carrera de base. En fait, les hanches d'origine de la 993 sont déjà très réussies, la métamorphose n'est pas aussi spectaculaire qu'entre Carrera et turbolook des années 80."* Pendant l'essai routier, il constate ensuite les évolutions apportées par le varioram : *"La sonorité du flat six a changé, elle se fait un peu plus discrète. Le caractère n'est plus vraiment le même non plus. Vous vous surprenez à évoluer à 2500 t/mn avec beau-coup de plaisir, conduite patiente et cool dans les encombrements ... Cette docilité moteur à bas régime s'accompagne d'une montée dans les tours moins linéaire qu'avant. On avait connu le gros élastique à simple détente de la RS 2.7 et de ses sœurs, puis la double détente du 3,6 litres à l'effet "plus" à l'approche des 6000 t/mn. Le varioram nous apporte la triple détente et fait entrer le flat six dans le rang des moteurs sous haute surveillance électronique. Plus de souplesse en bas, un passage "à vide" au milieu et le retour de la patate en haut. Subjectivement, c'est moins marrant alors que les chiffres de reprises font état d'un réel progrès en 4ème et en 5ème."*

Ces constatations ayant été faites au volant de la 4S, l'auteur se met ensuite au

volant de la 4, au moteur identique. *"Avec son installation radio plus simple, sa finition moins luxueuse, cette Carrera 4 "tout court", argent intérieur noir de puriste, charme par sa discrétion. Tiens, on dirait que le moteur ne sonne pas tout à fait pareil. Le corps de l'instrument n'est pas le même, c'est tout, car le flat six a bien le même caractère. Subjectivement, on n'a pas non plus l'impression d'aller plus vite. Pourtant, le chrono nous apprendra qu'accélération et surtout reprises sont meilleures. C'est en roulant pour la séance photos que la vraie différence se fera jour."* Dans les grandes courbes, JFM enregistra des vraies différences de comportement entre les deux modèles. *"Mais il suffira de revenir à la 4 "tout court" pour retrouver une sensation de mobilité supérieure, une envie de jouer. La direction assistée gomme les différences mais pas la largeur des pneus et des voies. Sur sol glissant, la Carrera 4 de base paraît plus facile à dompter, plus progressive, mais il convient de signaler au passage qu'elle est chaussée en Michelin alors que sa grande sœur est en Pirelli."* Un mot encore sur les freins, jugés très suffisants, avec même plus d'agrément. L'auteur conclut en recommandant la Carrera 4 normale aux *"irréductibles encore capables de bouffer du kilomètre par tous les temps en 911, mariant plaisir et boulot, et aimant les routes de montagne."*



Les cinéphilos reconnaîtront-ils cet endroit ? Bon sang mais c'est bien sûr, c'est le site du tournage de l'accident du film "Les Choses de la vie" ! Quelques arbres sont même encore là ! L'équipe de tournage, dirigée par Claude Sautet, passa 10 jours à cet endroit, au printemps 1969, détruisant un grand nombre d'Alfa Romeo Giulietta. Michel Piccoli tourna lui-même une partie des scènes, doublé par un cascadeur pour les plus périlleuses. Pour les fans de ce film-culte, se rendre en cet endroit génère beaucoup d'émotions. Il se situe rue de la Mare Agrad, à Villarceaux, hameau appartenant à Thoiry, dans les Yvelines

côté palpable de la fiabilité des 993. Ce n'est pas un effet de manche, on sent tout de suite que "c'est du costaud". Elle est rassurante, et engage à s'offrir des voyages au long cours. Richard n'a d'ailleurs pas hésité, quelques mois à peine après être entré en possession de sa 993, à s'offrir un tour de France complet avec, cet été. Dont il est revenu enchanté. Au volant d'une 993, tout paraît plus simple, et c'est encore plus vrai avec une version Carrera 4, car on ne se pose plus de questions quand la pluie pointe le bout de son nez, ou que les conditions deviennent délicates. J'y reviendrai. En attendant, parlons de cette douceur générale, autant dans la direction que dans la boîte manuelle à six rapports. La prise en mains est vraiment aisée, le flat 6 sonne gentiment en arrière-plan, avec sa musique encore typée « à air » tout en restant discrète. Sur ce point, comme vous le savez, nous n'avons jamais vraiment suivi ceux qui considèrent que, côté son, c'était bien mieux avec les flat 6 refroidis par air. Ils avaient une sonorité spécifique, en effet, mais celle des flat 6 refroidis par eau a très vite su s'imposer et même prendre le dessus par le biais des échappements sport. S'il fallait vraiment dresser une palme pour ce qui est des échappements de série, elle reviendrait sans aucun doute à toutes les 911 d'avant 1974. La 993 est mélodieuse, mais en fait surtout profiter le monde extérieur, car à l'intérieur, elle reste globalement silencieuse. Normal, sa vocation n'est-elle pas le grand tourisme sportif et tranquille à la fois ? →



**1.** La place est plutôt limitée dans le compartiment avant d'une Carrera 4 !

**2.** Roue de secours gonflable, dans le compartiment avant



## QUELQUES CONSEILS

Quand se présente un guide d'achat sur un modèle peu produit sans être hors normes, la question se pose toujours de savoir si les acheteurs veulent absolument cette version, ou s'ils tombent dessus par hasard. Cela n'a l'air de rien, et pourtant tout est dans cette nuance. La plupart du temps, l'acheteur se mettra à chercher une belle 993, et tombera sur cette version par hasard. Plus rares seront ceux qui se mettront absolument en quête d'une 993 Carrera 4 phase 2. Certes, elle a plein d'atouts, elle est même la plus aboutie des 993 normales, donc des 911 refroidies par air, et à ce titre, elle mérite beaucoup d'intérêt, mais on a beau tourner et retourner le problème dans tous les sens, le fait qu'elle ait été totalement éclipsée par la C4S a forcément nuit à son image. Justement, la vraie question n'est-elle pas de savoir pourquoi on cherche une version normale plutôt qu'une S ? La réponse est d'abord essentiellement d'ordre financier : l'écart entre une 993 C4 et une C4S est aujourd'hui de quasiment 20 000€, il était même plus élevé encore lors de la flambée des prix. Quand on pense qu'à l'époque, la différence n'était que de 5500€, cela fait réfléchir... Du coup, cet écart de prix, quand on est un peu limité en budget, incite forcément à se rabattre sur la version normale. Se rabattre, vraiment ? Ne soyons pas réducteurs,

l'exemple de Richard, avec ce bel exemplaire rouge arena, étant révélateur d'un état d'esprit partagé par d'autres porchistes : on peut avoir envie d'une 993 normale, plus fine et jugée par certains plus élégantes que les versions S. Sans compter qu'elle est même plus performante, puisque plus légère. Le choix peut donc être dicté par autre chose que des considérations financières ! Reste ensuite à savoir si on veut absolument une phase 2 ou pas, mais dans le cas de la Carrera 4, la phase 1 est presque aussi rare, puisqu'elle n'a vécu qu'un an. On situe à peu près aujourd'hui à 5000 € l'écart entre une phase 1 et une phase 2, ce qui reste quand même élevé. Ce qui est plus facilement acquis, c'est qu'on a réellement envie d'une Carrera 4, pour la sécurité supplémentaire apportée.

Du coup, force est de constater qu'il n'y en avait aucune à vendre dans notre dernier numéro, ni aucune dans le réseau Porsche (ce qui peut se concevoir, on parle quand même d'un modèle ancien), et bien peu dans les petites annonces du net. Il faudra donc s'armer de patience si vous recherchez spécifiquement ce modèle. Pour Richard, cela lui a presque pris un an, mais au final, belle récompense avec cette jolie couleur ! Ne vous fatiguez pas trop à essayer, en plus, de trouver certaines options, d'autant qu'il n'y en a pas qui soient vraiment

indispensables sur une 993, à part le régulateur de vitesse, mais dans le pire des cas, cela peut toujours s'installer en seconde monte. En revanche, il faut veiller sur deux des très rares défauts de cette génération : la baie de pare-brise qui peut cloquer et rouiller, et le train avant, qui est un peu fragile et peut souvent être mal réglé. A l'essai, vous constaterez forcément que le train avant fait gentiment tête chercheuse, mais si ce phénomène est trop marqué, c'est qu'un réglage s'impose. Notons aussi deux petits défauts : l'aileron qui peut grincer et le joint spi de boîte un peu faiblard. Sinon, la 993 est réputée comme étant une des générations de 911 les plus fiables de l'histoire, avec, en contrecoup, la quasi-impossibilité de certifier à 100% un kilométrage. Sur un modèle bien entretenu, vous ne verrez quasiment aucune différence entre un exemplaire qui a 100 000 km et un autre qui a 200 000 km. Et comme les compteurs sont faciles à trafiquer, il vaut mieux abandonner ses illusions, et se contenter de vérifier l'état, plutôt que le kilométrage. Ensuite, plus vous aurez de factures qui corroboreront le carnet d'entretien, plus vous serez proches de la vérité. Ne soyez en tout cas aucunement effrayé par de gros kilométrages : si l'état est bon, mieux vaut payer moins cher une 993 qui a beaucoup roulé !



# Du style et des couleurs

PAR DOMINIQUE MARONI

Si aujourd'hui, le principe des phases 1 et 2 est bien établi, (4 millésimes pour la ph 1, 3 millésimes pour la ph 2), ce n'était pas aussi tranché jusqu'aux années 2000. La 993 Carrera 4... « Phase 2 » présentée ce mois dans le Guide d'Achat en est le parfait exemple.

## DESIGN

Au Salon de Francfort (I.A.A.) 1995, Porsche présenta deux variantes nouvelles de la 993 (Targa et Carrera 4S). Ainsi, pour le millésime 1996, ce ne sont pas moins de 8 versions qui composent la gamme 911 (Carrera Coupé-Cabriolet ; Carrera 4 Coupé-Cabriolet ; Targa ; Carrera 4S ; Carrera RS et Turbo). \* Gamme seule et unique du constructeur Souabe qui a cessé la production des moteurs avants en juillet 1995. Millésime 1996 auquel sera associé un chiffre : 285... comme la nouvelle puissance du 3.6. Il sera généralement admis de parler de « 993-285 chevaux » pour qualifier cette phase 2 qui court sur trois millésimes (1996-1997-1998). \*\* Extérieurement, les lignes de la 911/993 dessinées par Tony Hatter restent inchangées, à quelques détails près (voir encadré « un peu d'histoire »). Seule la gamme de roues disponibles évolue, avec quatre nouvelles propositions pour la Carrera 4.

**Photo 1 :** Jantes « Design Cup 93 » en alliage léger, couleur Argent. Avant : 7 x17 – 205/50 ZR 17 Arrière : 8 x17 – 255/40 ZR 17 Pneus ContiSportContact CZ 91 N0 pour Carrera-Carrera 4 (Coupé-Cabriolet).

**Photo 2 :** Jantes « Design Targa » en alliage léger avec étoile de jante vissée, couleur Argent. Caractéristiques techniques voir photo 1, pour Carrera-Carrera 4 (Coupé-Cabriolet) et Targa.

**Photo 3 :** « Roue Technologie » jantes (Turbo) en alliage léger, couleur Argent en design « Softline ». Les rayons creux sont assemblés à la jante par un procédé spécial de soudage à friction (Brevet Porsche). Poids réduit de 20%. Avant : 8 x18 – 225/40 ZR 18 Arrière : 10 x18 – 265/35 ZR 18 ContiSportContact N0, pour Carrera-Carrera 4 (Coupé-Cabriolet), Carrera 4S, Carrera RS, Turbo, à l'exception de la Targa.

**Photo 4 :** Jantes « Design SportClassic » monobloc en alliage léger au dessin « rayons croisés », Argent métallisé, fabriquée en collaboration avec la société BBS... inspirée des voitures de course Porsche. Caractéristiques voir photo 1.

**Photo 5 :** Jantes « Design SportClassic II » deux parties en alliage léger au dessin « rayons croisés », Argent métallisé, fabriquée en collaboration avec la société BBS. L'utilisation de 20 vis en titane ont permis d'accroître la solidité de ce modèle. Rebord de jante poli à la meule diamanté. Caractéristiques techniques voir Photo 3

Malgré un concentré de technologie unanimement reconnu par la presse internationale lors de son lancement en 1994, la 993 Carrera 4 restera dans l'ombre, la raison tient en une lettre... S, pour Carrera 4S !

## COULEURS

Ce fameux millésime 96 verra l'arrivée de trois nouvelles couleurs au nuancier 993. Rouge Aréna métallisé porté par le lancement de la Turbo, Turquoise métallisé, superbe et rare couleur qui ne vécut qu'un millésime... dommage ! Enfin Bleu Turquoise uni, souvent confondu avec Bleu Riviera qui le précédait. Un cuir nouveau également, Gris Rubicon (le Gris/Mauve de la 964 Carrera 30 Jahre). La réalité du marché sera plus basique. Bleu Nuit M, Bleu Iris M, Bleu Océan M et Gris Arctique M avec une touche de Noir M.

### MILLÉSIME 1996

#### Teintes extérieures standards :

Noir, Rouge Indien ; Turquoise ; Blanc Grand Prix ; Jaune Speed.

#### Teintes extérieures spéciales :

Gris Polaire métallisé A8 ; Bleu Iris métallisé D3 ; Bleu Nuit métallisé F8 ; Rouge Aréna métallisé H8 ; Turquoise métallisé K1 ; Vert Aventurine métallisé K6 ; Noir métallisé Z8.

#### Teintes intérieures standards :

Noir ; Gris Classique ; Bleu Nuit ; Beige Cachemire ; Châtaigne.

#### Teintes commandes spéciales :

Rouge Flamenco, Vert Cèdre, Bleu Lavande ; Gris Rubicon.

### MILLÉSIME 1997

#### Teintes extérieures standards :

Noir A1 ; Rouge Indien G1 ; Turquoise J1 ; Jaune Pastel O1 ; Blanc Glacier Z1.

#### Teintes extérieures sur commandes spéciales :

Bleu Océan métallisé E1 ; Bleu Zénith métallisé F1 ; Rouge Aréna métallisé ; Gris Arctique métallisé X1 ; Noir métallisé.

#### Teintes intérieures standards :

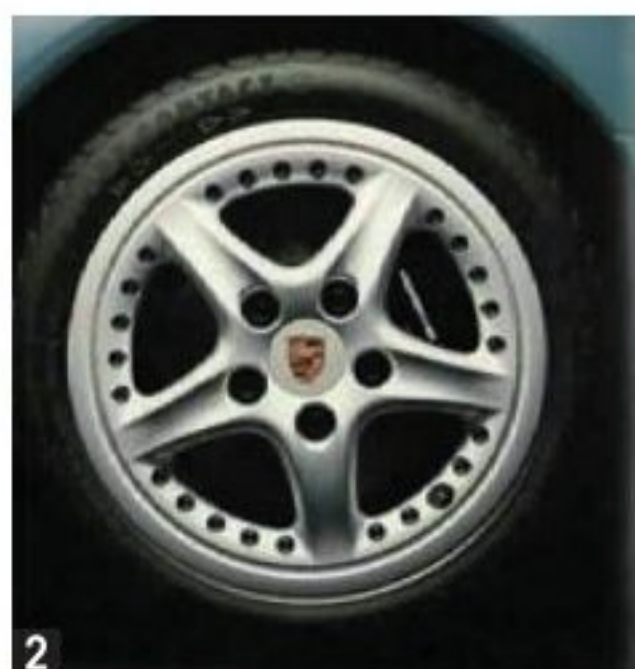
Noir ; Gris Classique ; Bleu Nuit ; Beige Cachemire ; Brun. Châtaigne.

#### Teintes commandes spéciales :

Gris Rubicon ; Vert Jade ; Rouge Boxster.

\*8 modèles de série + Carrera RS Clubsport + GT2

\*\* 1996-1997 pour la Carrera 4





1

### UNE VRAIE SANTÉ

La particularité mécanique des 993 phase 2, c'est ce moteur équipé du nouveau système Varioram. Outre qu'il a permis de gagner 13 ch, passant ainsi à 285 ch, il a ceci de spécifique qu'il délivre sa puissance différemment. Donnant l'impression d'être plus souple, bien que le couple maxi arrive à un régime plus élevé (voir notre encadré "un peu d'histoire"). Mais surtout amenant la puissance par étages successifs. C'est à peine perceptible, mais si on passe de la phase 1 à la phase 2, la différence est bien là. En bas, il y a plus de chevaux, au milieu il y en a moins, et en haut, il y en a plus. Description un peu simpliste, car en réalité, les 285 ch sont bien là et pousser les rapports à fond apporte bien du plaisir : quelle présence, et quelle générosité, ce 3,6 litres ! Le poids supplémentaire lié aux quatre roues motrices (50 kg) est également fort peu perceptible. Si bien que, côté chronos, la perte est minime. Nous n'avons jamais chronométré cette version, mais nous avons, en son temps, enregistré les écarts entre phase 1 et phase 2, sur la base d'une Carrera en deux roues motrices : de 100 à 200, la phase 1 avait sorti 14", contre 13"5 pour la phase 2. Et les écarts étaient vraiment importants sur les reprises, allant, sur certains rapports, jusqu'à une seconde

**1.** Les routes mouillées sont attaquées plus franchement en Carrera 4

**2.** Ces sorties d'échappement, plus rectangulaires et ressortant du bouclier, permettent de distinguer une phase 2 d'une phase 1

**3.** Sur les C4, les clignotants arrière sont rouge, ne virant à l'orange qu'au moment où ils fonctionnent

**4.** Le numéro de châssis se lit au bas du pare-brise, tout en étant gravée au pied du réservoir. Il s'agit ici d'un millésime 1997 (lettre V après le Z)

**5.** Ce sont ici les jantes de série, en 17". Notez les étriers couleur titane, une particularité des Carrera 4

d'écart ! Peut-être que l'une était mieux rodée que l'autre, car ces écarts étaient peut-être trop importants pour être tout à fait crédibles. L'usine n'a bizarrement jamais communiqué sur le km départ arrêté avec une Carrera 4 phase 2, mais on situe à peu près l'écart à trois dixièmes. Ce modèle devrait donc faire 25" pile au km départ arrêté. Auto Hebdo avait sorti 25"4. Mais ces propos autour des performances, si elles sont indispensables à la compréhension d'un modèle, n'ont que peu de valeur aujourd'hui. Très rares seront les utilisateurs à vraiment exploiter la différence entre phase 1 et phase 2. On achète une 993 pour son état et sa configuration, bien plus que pour ses 13 chevaux supplémentaires. Car il s'agit aujourd'hui d'une vraie voiture de collection, mais comme toujours chez Porsche, utilisable à l'infini, et même au quotidien si on le souhaite. Justement, le quotidien, c'est la vocation d'une Carrera 4. Comme le rappelle Richard, et il a raison, le comportement d'une 993 C4 reste typé propulsion, ceci dit à l'attention de ceux qui considèrent qu'une 911 doit forcément être une deux roues motrices. Ici, on garde les avantages d'une propulsion, avec un gros plus : si les conditions deviennent délicates, le train avant prend le relais, en partie, vous assurant plus de sécurité. Mais concrètement,



une C4 se conduit, ou se pilote, comme une Carrera normale. Si bien qu'on retrouve ce gentil "défaut" des 993, mais en légèrement atténué : cette petite différence d'efficacité entre le train avant, léger, et le train arrière, soudé au sol avec ses essieux multibras. Cela oblige, à allure très soutenue, à constamment veiller à bien inscrire le train avant, comme sur une 911 à l'ancienne. Et cela tombe bien, puisqu'elle est "ancienne" !

Sur le sec, la Carrera 4 pourra être légèrement plus sous-vireuse, légèrement plus lourde du train avant, mais moins que dans la génération 964, alors que sur le mouillé, elle permettra d'attaquer plus franchement, en se posant moins de questions. Mais la vigilance doit toujours rester de mise. Tous ces éléments ne sont cependant perceptibles, j'insiste sur ce point, qu'en conduite vraiment sportive. Dans 90% des cas, en conduite normale, même soutenue, elle est sécurisante, facile à vivre, dernier maillon de toute une génération de 911 avant l'arrivée du modernisme et de l'efficacité à outrance.

C'est pour cela qu'on l'aime tant, la 993. Toute mimi, toute simple, heureuse de vivre, transmettant constamment du plaisir. Alors si, en plus, on a une version plutôt rare avec une aussi belle configuration que celle-ci, que demander de mieux ? ●

## L'AVIS DU PROPRIÉTAIRE

**Richard a franchi le pas en s'achetant cette 993 au printemps dernier, en tant que première Porsche. Le moins qu'on puisse dire est qu'il ne le regrette pas !**

*"Cela faisait longtemps que j'en avais envie, mais sans oser franchir le pas. Je dirais, dans mon cas, que cela s'est fait en trois phases, ce qui est sans doute le cas pour un bon nombre d'autres nouveaux porschistes. D'abord le fait que ça mûrisse dans la tête. Ensuite définir le modèle dont on a vraiment envie. Et enfin le chercher et le choisir ! Dans un premier temps, j'étais attiré par les anciennes Targa, mais un ami m'en a dissuadé, me montrant le côté rustique de ces toits Targa démontables. J'ai poursuivi mes recherches, en lisant Flat 6, en discutant avec des amis, en allant sur des forums. Un jour, je suis allé chez Speedstar, et on m'y a fort bien accueilli, prenant le temps de me montrer et de me décrire chaque génération de 911. Petit à petit, l'étau s'est resserré autour des 964 et 993. Et au final, c'est la 993 qui l'a emportée, parce qu'elle est plus aboutie, et parce que j'aime bien ses formes. En fait, idéalement, j'aurais aimé l'avant de la 964 et l'arrière de la 993 (rires). A partir de là, il m'a fallu presque un an pour trouver celle qu'il me fallait. J'en ai vu plusieurs, mais je n'avais pas le coup de foudre, il y avait toujours quelque chose qui n'allait pas. De plus, j'ai été surpris par les écarts de prix d'un exemplaire à l'autre, parfois jusqu'à 20 000€ d'écart pour des modèles à peu près équivalents, ce qui est plutôt déroutant. Jusqu'à ce que je tombe sur celle-ci, qui se trouvait du côté de Bourg-en-Bresse. Je suis allé la voir, et j'ai très vite craqué, surtout grâce à sa combinaison de couleurs. En plus, elle a une histoire intéressante, puisqu'elle a d'abord appartenu à Porsche, avec une plaque S-PR, donc modèle de presse ou servant à illustrer des catalogues. Ensuite, elle a été vendue en Italie, où elle a eu deux propriétaires, avant d'arriver en France, où elle a conservé longtemps un seul propriétaire. Est-ce que, dans ma recherche, je souhaitais particulièrement une phase 2 et une Carrera 4 ? Je dirais que ce n'était pas des critères absolus, mais c'est vrai qu'au final je suis très heureux d'avoir trouvé une phase 2. Parce que son moteur est plus évolué, et parce qu'elle est plus rare. Sur les quatre roues motrices, j'avais lu tout et son contraire, avec les puristes disant qu'il valait mieux une Carrera en deux roues motrices. Mais je suis d'autant plus satisfait qu'elle est plus sécurisante, et que son comportement reste typé propulsion, ce qui me convient parfaitement.*

*Je l'ai achetée la veille du premier confinement, il m'a donc fallu être patient pour l'utiliser, mais ensuite je me suis vite rattrapé : j'ai fait 7000 km avec depuis que je l'ai, dont 5500 km cet été dans un tour de France avec ma femme. En fait, tout est prétexte à la sortir et à aller me promener, surtout depuis que j'ai découvert que je pouvais rentrer mes clubs et mes affaires de golf à bord. Il m'arrive d'aller chercher des golfs plus loin que ce que j'aurais fait en temps normal ! Elle est sportive et confortable, ma femme aime également la conduire, et je suis vraiment ravi de cet achat. Je ne suis pas un pilote, mais quand l'occasion se présente, j'aime bien m'amuser un peu sur les petites routes, voir jusqu'où je peux aller. Et je n'ai eu aucun problème avec depuis que je l'ai. Je l'ai faite contrôler chez Marc Borie, qui m'en a dit le plus grand bien, la grosse révision a été faite, et je me sens constamment prêt à la prendre pour aller n'importe où, même si c'est loin. Je dirais même qu'à chaque fois que je la prends, j'ai la banane ! A tel point que je regrette aujourd'hui d'avoir attendu si longtemps pour franchir le pas. On se pose trop de questions, style "est-ce que j'en ai vraiment besoin ?" ou "qu'en pensera mon entourage ?", mais sur ce point je dois reconnaître que mon entourage m'a plutôt encouragé, surtout que depuis, j'ai découvert un vrai monde de passionnés : j'ai adhéré au club 911 Classic, et je vais y ajouter une adhésion au club 93-64. J'aimerais profiter avec eux d'une session circuit, qui me permettrait d'apprendre à mieux la maîtriser. Bref, très heureux, et envie de la garder longtemps !"*



# » EN BREF

## RECHERCHE 993 C4 CABRIOLET

Pour clôturer notre seconde série de guides d'achat sur les Porsche 993, il ne nous manque plus qu'un modèle : le cabriolet Carrera 4, peu importe qu'il soit en phase 1 (272 ch) ou phase 2 (285 ch). Si vous possédez un bel exemplaire 100% d'origine, n'hésitez pas à nous contacter ! [mjoly@flat6editions.fr](mailto:mjoly@flat6editions.fr)

## ÉCLIPSÉE DÈS LE DÉPART

Nous vous racontons par ailleurs qu'elle a été présentée au salon de Francfort 1995 en même temps que les nouvelles Targa et Carrera 4S, passant ainsi inaperçue. Cela se confirma à la présentation presse... à laquelle elle n'eut pas droit, puisque Porsche organisa une présentation uniquement pour la Targa et la Carrera 4S, groupant même les deux modèles.

## TIPTRONIC

Ne cherchez pas de 993 Carrera 4 avec la boîte Tiptronic, elle n'y a jamais eu droit (question de place).

## CHÂSSIS SPORT

Assez peu choisie par les clients, l'option 030 donnait accès au châssis sport, qui permettait de rendre l'auto plus efficace, mais un peu moins confortable. Les amortisseurs étaient plus durs, les ressorts plus courts et plus fermes, et les barres anti-roulis étaient plus grosses.

## RARES VERSIONS 98

Pour tous, le millésime 98 est celui du lancement de la génération 996. Pourtant, il y eut bien des 993 vendues cette année-là, seulement 34 en Carrera 4 pour l'Europe et une aux USA. Histoire d'ajouter un côté un peu plus collector...

## X51

C'est avec la 993 phase 2 que le kit moteur, option X51, a été popularisé, même si on ne l'appelait pas encore ainsi à l'époque. Il permettait de monter la cylindrée à 3,8 litres et la puissance à 300 ch. Il s'agissait en fait ni plus ni moins que du moteur de la RS. Vous retrouverez toutes les infos sur cette option dans le guide d'achat que nous lui avons consacré dans notre numéro 264. S'il a surtout été monté dans des versions S et 4S, il ne faut pas négliger la possibilité d'en trouver sur une 993 C4 normale. Dans ce cas, cela devient une authentique rareté.

## PHASE 2

Cette appellation est récente concernant les versions sorties au millésime 96 avec le nouveau moteur équipé du Varioram. Ce n'est globalement que depuis la 996 qu'on parle de phase 1 et phase 2, et encore, à l'époque, on parlait de 3.4 et de 3.6. Mais a posteriori, pour simplifier, toute évolution au sein de chaque génération de 911 s'appelle phase 2.

## POIDS

Il est identique par rapport à celui de la phase 1, soit 1420 kg. Surprenant quand même, car on imagine mal que le nouveau moteur ait exactement le même poids que l'ancien...

## LA COTE

Elle est stable, même si pas facile à définir vu le peu de transactions ayant eu lieu autour de ce modèle ces derniers temps. Nous sommes donc toujours à 50 000€ en cote moyenne, sachant qu'au plus fort de l'explosion des prix, elle était montée à 54 000€. Il n'y a donc pas eu d'amplitude énorme, sauf si on se reporte à notre dernier guide d'achat paru sur ce modèle, en février 2008. A cette époque, la C4 phase 2 enregistrait une légère baisse, et s'affichait à 39 000€. On voit que l'écart n'est pas si énorme, proportionnellement à d'autres modèles. Et l'avenir ? On hésite un peu entre maintien de la stabilité, ou poursuite d'une toute petite baisse, mais dans tous les cas, nous avons affaire à une vraie valeur sûre.

## A LIRE... ET À RELIRE

Voici la liste des articles déjà parus dans Flat 6, ne concernant que la 993 Carrera 4 phase 2 :

N°204 : Guide d'achat

N°268 : Carnet de voyage 1500 km

## LES PLUS

- Fiabilité
- Confort
- Performances
- Élegante simplicité
- Rareté

## LES MOINS

- Manque d'image
- Pas facile à trouver
- Éclipsée par la Carrera 4S

## FICHE TECHNIQUE

**Cylindrée** : 3600 cm<sup>3</sup>

**Puissance** : 285 ch à 6100 t/mn

**Couple** : 340 Nm à 5250 t/mn

**Alimentation** : Bosch Motronic 2.10

**Boîte** : Type G64/21 en 1996

**Rapports** :

1ère : 3,818 / 2ème : 2,150 / 3ème : 1,560

4ème : 1,242 / 5ème : 1,027 / 6ème : 0,820

**Rapports de pont** : 3,444

**Boîte** : Type G64/20 en 1997 et 1998

(boîte déjà utilisée en 1996 sur le marché américain)

**Rapports** :

1ère : 3,818 / 2ème : 2,048 / 3ème : 1,407

4ème : 1,118 / 5ème : 0,921 / 6ème : 0,775

**Rapport de pont** : 3,444

**Poids** : 1420 kg

**Puissance fiscale** : 21 cv

**Exemplaires** : 1828

**Performances** : 275 km/h, 25" au km départ arrêté (usine)

## NUMÉRO DE BOÎTE

Nous avons vu par ailleurs que la boîte G50/21 disponible en Europe au millésime 96 a été remplacée pour toute la gamme par la G50/20, au millésime 96, avec des rapports un peu plus longs. Il faut savoir que, pour les Carrera 4, l'appellation exacte est G64, pas G50, car elles sont très légèrement différentes.

## NUMÉROS DE CHÂSSIS

Les numéros se confondent avec ceux des Carrera.

### Millésime 1996

WPOZZ99TS310001 à 6762 pour les européennes

WPOAA299TS320001 à 3671 pour les américaines

### Millésime 1997

WPOZZ99VS310001 à 5794 pour les européennes

WPOAA299VS320001 à 3038 pour les américaines

### Millésime 1998

WPOZZ99WS0001 à 0841 pour les européennes

WPOAA299WS320063 pour ... le seul exemplaire américain !

## NUMÉROS DE MOTEURS

Type M64/21 pour les européennes, à partir de 63T00001

Type M64/23 pour les américaines, à partir de 64T00001

**« Certains la trouvent plus fine et équilibrée que la C4S. Chez Porsche, autour d'un même modèle, il y en a pour tous les goûts ! »**



INSOLITE

TEXTE : SEBASTIEN ALVAREZ - PHOTOS : SHARE & DARE / CALVIN COURJON



# PARIS EN 911 SC TARGA

*Un de nos lecteurs, Sébastien Alvarez, nous a envoyé une série de photos prises par Calvin Goujon dans Paris à l'heure où le soleil se couche. L'ensemble est si réussi que nous avons souhaité le sortir d'un classique courrier de lecteurs, et de vous le faire partager sur quatre pages.*

WorldMags.net



Posséder une Porsche 911 reste un rêve d'enfant pour grand nombre d'entre nous. La forme, le son et l'allure de ces voitures restent incroyables depuis toutes ces décennies. Il y a un peu plus de 5 ans, je décide que le moment est propice pour faire l'acquisition de la Porsche 911 tant convoitée depuis ma plus tendre enfance. Après plusieurs mois de réflexion et d'hésitation entre un projet de restauration ou l'achat clé en main du modèle parfait, je découvre Einer automobile, un revendeur spécialisé Porsche situé à Paris. Après 20 minutes d'échanges passionnés, mon interlocuteur me montre la photo d'une 911 sur iPhone et me précise au passage que le magazine Néerlandais PUUR l'a mise en couverture en mars 2015! Le bijou serait mis à la vente dans leur showroom d'ici quelques semaines. J'étais déjà conquis, sans avoir plus d'information sur le modèle! J'entreprends tout de même ma petite enquête, en commençant par retrouver le fameux magazine Néerlandais et traduire les 6 pages pour en savoir davantage. 3 semaines plus tard, la 911 arrive dans le showroom, c'était une 911 SC Targa de 1980, couleur gris métallisé, intérieur cuir noir, des jantes Fuchs 16 pouces en aluminium poli avec le centre noir d'origine et dotée d'un moteur 6 cylindre 3.0 avec une boîte 915, 5 vitesses. J'ai pris le volant pour faire le tour du quartier, mais il ne m'a pas fallu longtemps pour

tomber définitivement sous le charme et l'adopter. La livraison de cette 911 SC Targa restera un moment inoubliable dans ma vie pour deux raisons, la première était de partager ce moment de complicité avec mon père et l'autre était de réaliser ce rêve de gamin. « *Chaque fois que vous vous installez et que vous allez faire un tour, tout vous rappelle que vous êtes dans une voiture particulière.* »

#### CHASSEUR D'IMAGES ET DE LUMIÈRES

En mai 2020, j'ai eu l'idée de réaliser un shooting avec Calvin Goujon, jeune photographe talentueux. Nous avons programmé ce shooting dans Paris au moment privilégié de la « Golden Hour », l'heure qui précède le coucher du soleil. La luminosité et les couleurs peuvent changer du tout au tout en l'espace d'une minute, mais elle offre une lumière douce, des couleurs plus ténues et les ombres s'étirent. Nous avons débuté notre shooting vers 19h30 sur le Pont Alexandre III puis direction le Pont Des Invalides et le Pont De La Concorde. Nous avons ensuite emprunté la rue de Rivoli une dernière fois, je pense avant sa fermeture définitive à la circulation. Nous nous sommes enfin dirigés sur le rond-point de L'arc De Triomphe pour profiter de ces derniers rayons de lumières.

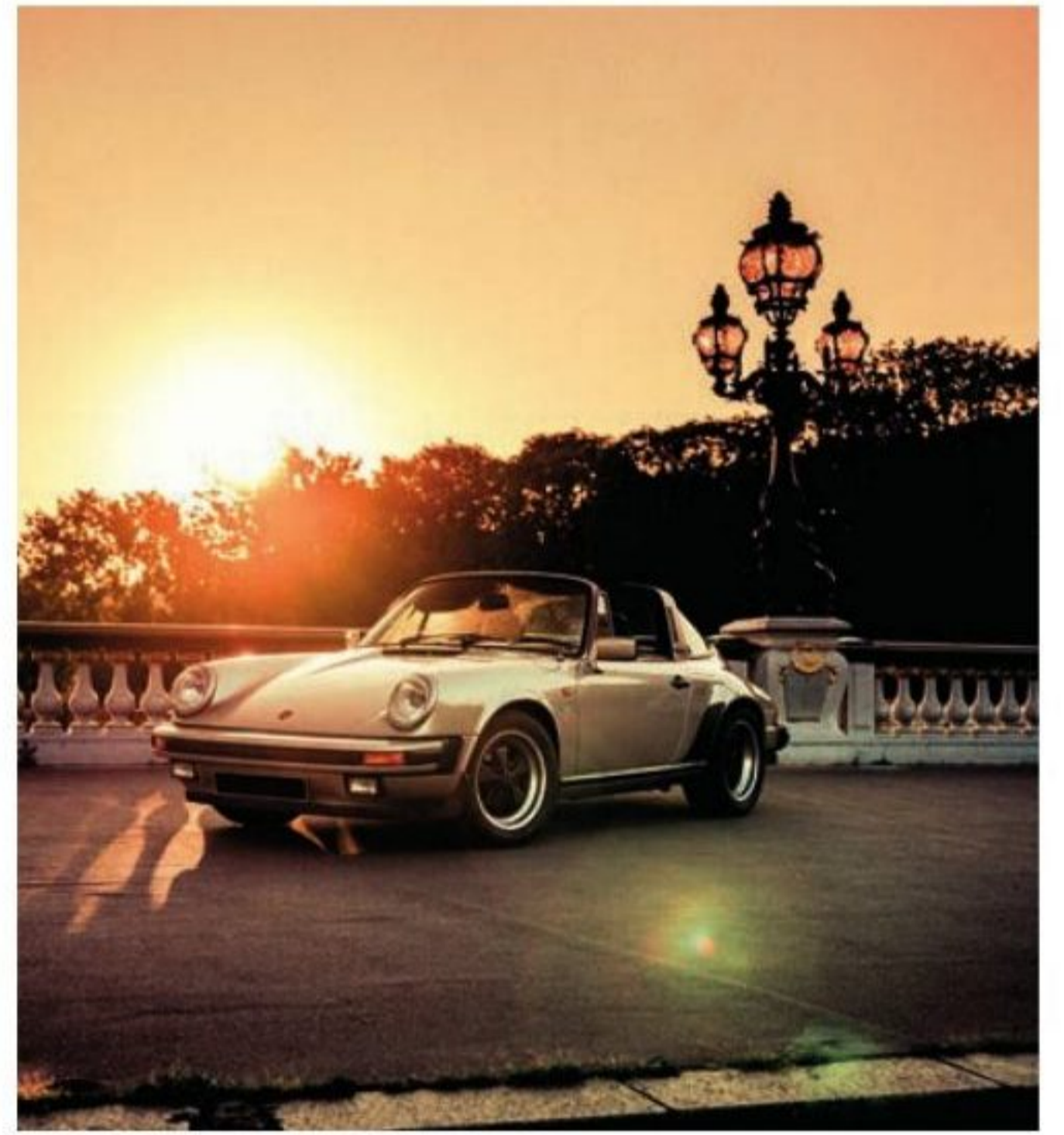
Nous remercions Marc Joly, rédacteur en chef du magazine Flat 6, de nous offrir l'opportunité de partager avec vous ces clichés uniques. ●



**« CHAQUE FOIS QUE VOUS VOUS  
INSTALLEZ ET QUE VOUS ALLEZ  
FAIRE UN TOUR, TOUT VOUS  
RAPPELLE QUE VOUS ÊTES DANS  
UNE VOITURE PARTICULIÈRE. »**







CONCENTRATION

TEXTE : PATRICK KLAUSER - PHOTOS : NATHALIE PHILIS

# 911 CLASSIC

## 6ÈME ÉDITION

FLAT6  
CLASSIC



Bel alignement sur les rives du Lac de Neuvic

WorldMag.net

***Une des rares manifestations d'envergure nationale de la galaxie des Clubs Porsche à être parvenue à s'affranchir cette année du diktat de ce maudit Coronavirus ! Récit, par Patrick Klauser, Vice-Président du Porsche Club 911 Classic.***



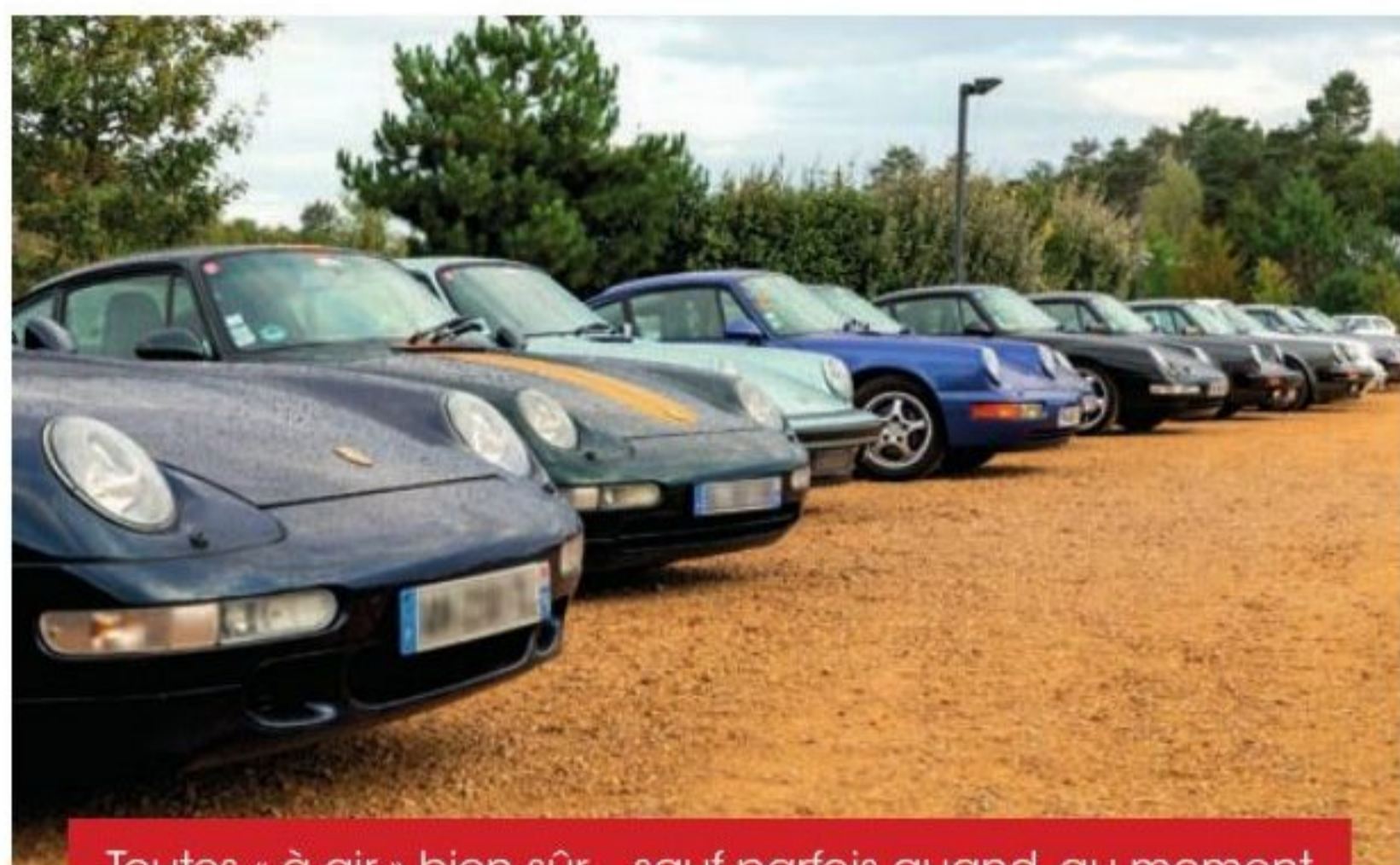
**B**ordeaux ! Pour la 6ème, ce sera donc Bordeaux, ses vignobles et son Musée du Vin. Telle était l'annonce enthousiaste faite lors de l'AG du Club, en février dernier, en marge de Rétromobile. Autrement dit il y a « un siècle », à une autre époque, dans « la vie d'avant ». Ce satané Covid a depuis bouleversé nos plans et nos vies. Depuis des mois, le bureau du Club se grattait la tête. Annuler purement et simplement et reporter à 2021 était la solution de facilité. Mais au 911 Classic on ne s'avoue pas vaincus aussi facilement ! Après le pari, plus que réussi, des sorties caritatives post déconfinement de juillet, l'équipe a pris goût à relever des challenges dans l'adversité.

Alors c'est décidé ? On maintient ? Ce fut OUI à l'unanimité. Mais il fallait évidemment revoir intégralement la copie pour minimiser les risques, dans un contexte très compliqué car des plus incertains. Tout d'abord une destination plus « rurale », loin des métropoles et leurs zones rouges. Nous voilà donc décidés pour les magnifiques routes et paysages de la Corrèze et de la Dordogne, entre rivières, lacs, châteaux, villages et grottes célèbres. Par contre, il a tout de suite été évident que la logistique hébergement et restauration allait être coton !!! Et ce même en limitant la jauge. C'est Jean-Philippe, notre dévoué secrétaire, qui allait dénicher la pépite pour notre camp de base : Le Domaine des Monédières. Un complexe résidentiel de loisirs constitué de mignons petits chalets, disséminés dans la nature autour d'un lac. Côté fameuse distanciation sociale, difficile de faire mieux !!! Et, une fois n'est pas coutume, même nos autos n'étaient pas rassemblées en un même lieu, c'est dire !

Idem pour la restauration avec un chapiteau réservé à la manifestation. L'accueil le vendredi après-midi s'est effectué en extérieur. Pas terrible pour des retrouvailles tant attendues, le fait d'être tous masqués, mais pas le choix. Remercions ici tous les participants, le staff et les divers prestataires qui ont respecté scrupuleusement les consignes de sécurité sanitaires tout au long du week-end. Les participants se voyaient remettre à leur arrivée le traditionnel welcome-pack avec, cette année, une sublime « plaque rallye » dessinée par notre célèbre artiste et ami, partenaire du Club, François Bruère, évocation de la non moins célèbre grotte de Lascaux.



Le pittoresque des rives chargées d'histoire de la Dordogne.



Toutes « à air » bien sûr...sauf parfois quand, au moment de partir, la « mamie » fait son petit caprice et qu'il faut se résoudre à prendre « le mulet ».



Dos à dos...mais pas fâchées. Ces cabotines veulent faire admirer leur meilleur profil...intemporel.

Les Oldtimers sont encore et toujours de la fête, ça fait plaisir !





Après un déjeuner typiquement Périgourdin à la Roque Gageac, départ pour Lascaux.

### LE PLAISIR DES RETROUVAILLES

Quelques gouttes de pluie sonnaient alors le temps de l'apéritif de bienvenue, suivi du traditionnel repas de retrouvailles... ou de découverte, puisque, fait notable, 25% des participants étaient cette année de nouveaux membres. Le lendemain, alors que les prévisions météo avaient été calamiteuses toute la semaine, quelques rayons de soleil nous ont convaincu une fois de plus que nous avons eu raison de braver l'adversité ! Tout le monde s'est élancé, en plusieurs groupes, ravis de retrouver des sensations presque oubliées derrière le cerceau, sur de belles routes, larges bien revêtues et aux grands enchaînements propices à lâcher (avec modération... ou presque) les chevaux. Superbes paysages dans les vallées où les couleurs de l'automne n'ont pas vraiment encore fait leur apparition. Halte café appréciée au magnifique village médiéval de Beaulieu-sur-Dordogne, où coule paisiblement la rivière éponyme, et où sont amarrées les célèbres gabarres. Puis direction La Roque-Gageac pour un copieux et typique déjeuner – et « distancié » – configuration n'entamant même pas la bonne humeur des participants. L'après-midi 2 destinations différentes au programme. D'un côté la visite guidée de la célèbrissime grotte de Lascaux, version « Replica » évidemment, qui se fera



911 mélancolique dans paysage bucolique. Encore une victime de la distanciation... !!!

vite oublier, nous transmettant l'émotion artistique de nos ancêtres au travers de cet incroyable bestiaire rupestre. De l'autre la visite du superbe village de Collonges-la-Rouge... et ses boutiques appréciées par les copilotes. Tout ce petit monde se retrouve au domaine le soir pour l'habituel « dîner de gala » ... version un peu camping/barbecue cette année ! L'occasion d'élire par les participants, et au seul coup de cœur (pas de de matching chose ici, une volonté délibérée depuis les débuts de ce Club), les plus belles autos du week-end. Le lendemain dimanche, lever un peu plus tardif et direction le Lac de Neuvic, avec une halte pour visiter les vestiges du château de Ventadour sur son impressionnant éperon rocheux. Enfin, au bord du lac, le soleil, le charme et la disposition des lieux ont permis ces beaux alignements de voitures si chers aux photographes. La dégustation de bons produits régionaux sur la grande terrasse a été très appréciée et précéda un agréable déjeuner de clôture. Au bout de 10 jours (eh oui car finalement pas de malade, ni cas contact, ou autre cluster déclarés) toute l'équipe a pu pousser un grand soupir de soulagement. Et de fierté. Pour avoir assumé - de manière ultra responsable par contre - cette vraie prise de risque. Avec le sentiment d'avoir eu malgré tout beaucoup, beaucoup, de chance ! ●





VISITE

TEXTE ET PHOTOS : STÉPHANE SZANTAI

# EMORY MOTORSPORTS

## NOUVEAU SOUFFLE



FLAT6  
CLASSIC



Rod Emory, le maître des lieux. Et quels lieux !

Dans son numéro de février 2014, *Flat 6* consacra un article à un atelier basé dans l'Oregon, Emory Motorsports. Son fondateur légendaire, Rod Emory, a toutefois changé de cap depuis, en décidant de s'installer à Hollywood dans une structure beaucoup plus vaste – les 356 abondent dans ses nouveaux locaux !





**R**od Emory s'est taillé une excellente réputation au sein du milieu Porsche, bien aidé par ses projets sur bases Porsche 356. Nombre d'entre eux appartiennent à la catégorie « Outlaw », un style qu'il a créé avec son père Gary durant les années 80. Depuis, Rod a développé l'image de sa société, Emory Motorsports, entre autres par sa présence remarquée sur les réseaux sociaux, 220 000 personnes suivent sa page personnelle sur Instagram ! Même l'usine Porsche a reconnu ses talents, travaillant occasionnellement avec lui. Sa carrière florissante implique désormais une nouvelle structure « top secret » située à Hollywood.

Avant de se pencher sur le sujet, rappelons que Flat 6 publia un premier article relatif à Emory Motorsports en 2014, la société étant alors basée dans l'Oregon. Notre sujet dévoilait l'origine de l'entreprise et l'histoire de la famille Emory, à commencer par le grand-père de Rod, Neil Emory, carrossier de génie qui cofonda Valley Custom Shop en 1948, un atelier qui produisit divers customs mondialement connus. Quant à Gary Emory, le père de Rod, il a laissé ses marques dans le milieu Porsche en ouvrant Porsche Parts Obsolete, une société fondée en 1974 pour sauver les vieux stocks de pièces de concessionnaires qui n'intéressaient plus grand monde à l'époque.

### TROISIÈME GÉNÉRATION

Rod inaugure Emory Motorsports avec son épouse Amy en 1996, dans le but de servir la communauté Porsche vintage. Parmi les efforts notoires du team Emory, on retiendra le support d'une douzaine de clients propriétaires de 356, qui couraient sur circuits aux quatre coins du pays. En 2008, Rod répond à la demande du marché en se focalisant sur les 356 « Outlaw » – il estime avoir réalisé plus de 180 projets en près de 25 ans. Il continue toutefois la restauration de voitures de courses en parallèle : 904-6, 906, 908, sans oublier la célèbre 356 SL Gmünd de 1949 (qui remporta sa classe au Mans en 1951) etc.



Stockée dans un garage depuis les années 80, cette 356 ayant couru sur piste attend sagement son tour.



Quelques pièces du projet 356 RSR et deux moteurs flat-4 Emory-Rothsport athlétiques, prêts à être installés...



Parmi les projets en cours, un coupé qui sera transformé en Emory RS, équipé de diverses pièces de châssis de 964.





Des 356 à perte de vue ! Toujours impeccable, cette partie des locaux sert d'aire de stockage/assemblage des autos.



Le moteur Emory-Rothsport « Outlaw-4 » développe entre 205 chevaux (deux carburateurs) et 400 chevaux (double turbos).



On trouve aussi quelques 356 à l'extérieur. Nous avons compté plus de 70 Porsche 356 lors de notre visite - incroyable !

Depuis la publication de notre article en février 2014, de nombreux changements sont intervenus au sein d'Emory Motorsports, à commencer par une délocalisation... Fini le petit atelier de l'Oregon, direction le sud de la Californie ! Rod explique cette décision : « En 2012, je n'avais pas les ressources nécessaires pour restaurer correctement le coupé 356 SL Gmünd. Je me suis donc associé avec un ami et je me suis rapproché de sa société aérospatiale, située dans le désert au nord de Los Angeles. Je voulais déménager mon atelier dans la région de toute façon, car ma femme et mes enfants étaient déjà à L.A. de manière semi-permanente. Mon fils Zayne était acteur dans une émission de télévision à l'époque. »

Ledit partenariat facilita incontestablement la restauration de la 356 SL de 1949. Durant les travaux, Rod commença à chercher un local à proximité des studios de TV/cinéma, trouvant finalement l'endroit idéal en 2015. Le bâtiment, d'une taille bien plus imposante que son ex-atelier de l'Oregon, lui a permis de véritablement « passer à la vitesse supérieure » et d'accélérer la réalisation des projets 356.

### TROIS VERSIONS

Notre chef d'entreprise émérite classe ses projets dans trois catégories... « Emory Outlaw » : carrosserie d'origine et ensemble moteur/boîte amélioré. « Emory Special » : mécanique et boîte similaire à la version « Outlaw » (jusqu'à 260 chevaux), avec certains détails de carrosserie revus et corrigés (parebrise plus penché, passages de roue modifiés, etc.). « Emory RS » : pièces de châssis de Porsche 964 (suspension, boîte de vitesses, freins...) avec option quatre roues motrices ! La 356 RSR dévoilée lors du meeting Luftgekühlt 6 en 2019 est un exemple type de ce genre de réalisations, un « quatre-à-plat » bi-turbo de 393 chevaux déplaçant ledit coupé. Il apparaît clairement que ce genre de projets choquera certains fanatiques du boulon d'origine, mais rappelons que la scène automobile américaine dans son ensemble fait la part belle aux voitures modifiées (hot rods et customs en tête), pour le meilleur et pour le pire.

Rod a eu la chance de trouver un bâtiment adapté à son activité au cœur de North Hollywood, dont l'histoire remonte au début du 20ème siècle. « Nous recherchions une



structure ancienne ayant du caractère, de l'espace et une grande cour fermée. Venant de l'Oregon où nous utilisons de vieilles granges, nous ne voulions pas déménager dans un édifice en béton. » Le bâtiment principal couvre 1700 m<sup>2</sup>, auxquels s'ajoutent 300 m<sup>2</sup> d'espace de stockage, remplis d'antiques pièces Porsche. Notons qu'Emory Motorsports possède un inventaire bien plus important dans leur ancien site de l'Oregon, ledit stock s'avère bien utile pour terminer certains projets.

Avant de déménager en Californie, Rod a volontairement réduit son équipe de douze à quatre employés, sachant que plusieurs d'entre eux n'étaient pas prêts à quitter l'Oregon. Mais le business se portant bien ces dernières années, l'entreprise emploie dorénavant 15 personnes. Amy Emory reste impliquée dans les affaires quotidiennes, s'occupant du bureau et de la comptabilité, tandis que leur fille Jayde et leur fils Zayne travaillent sur place à temps partiel. Les Porsche 356 représentent toujours le gros des chantiers, toutefois, Rod estime qu'un projet sur 12 est désormais une ancienne 911.

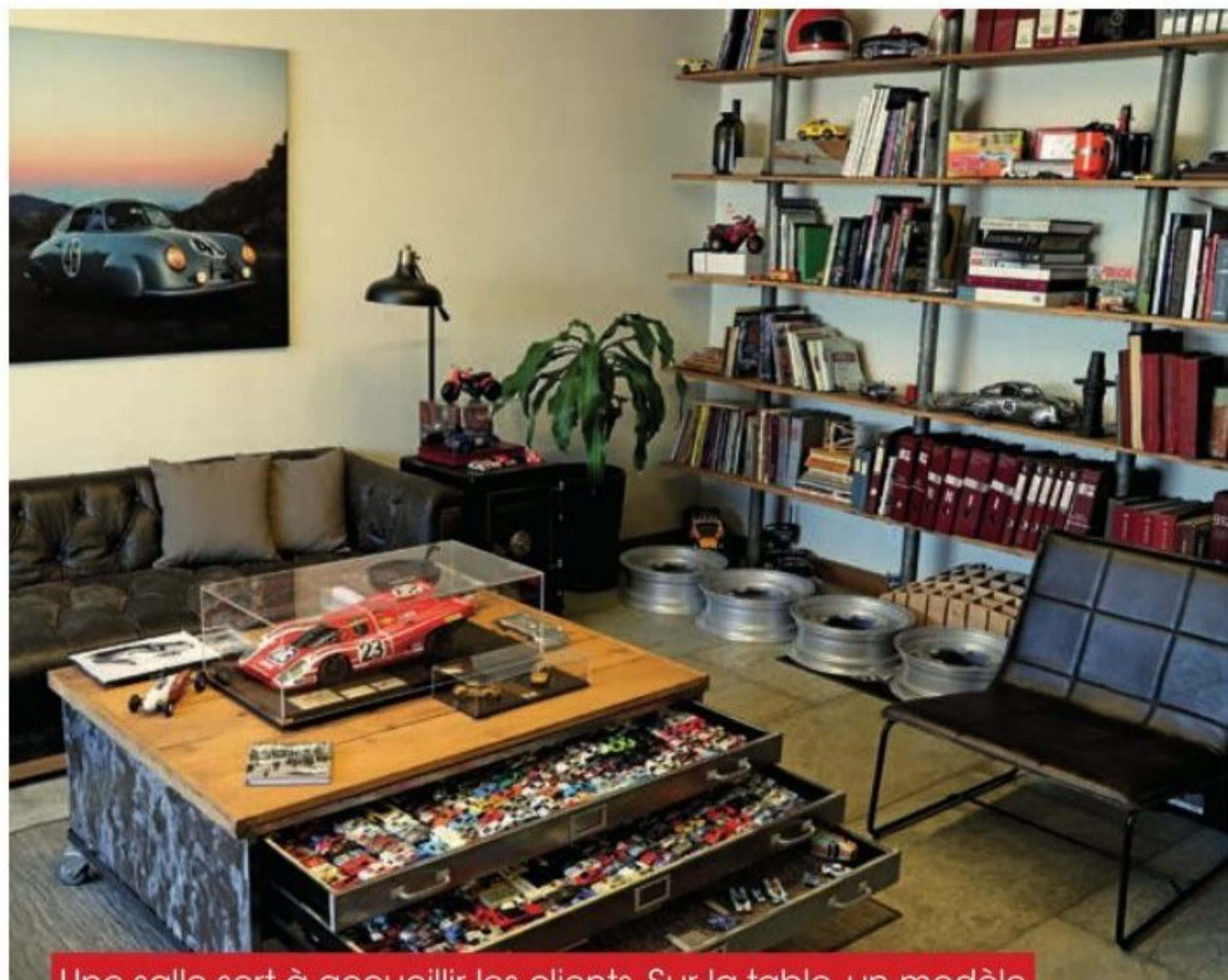
### VISITE DES LIEUX

En entrant dans le bâtiment, les clients passent d'abord par une salle d'exposition dans laquelle trônent plusieurs autos intéressantes. La sélection présente lors de notre séance photo comprenait le premier « Emory Special » réalisé par Rod (son propre Cabriolet 356 de 1964), une 904, une 930 Turbo avec seulement 60 miles au compteur et une 356B construite pour l'artiste John Oates de Hall & Oates. La visite continue avec le « coin salon » attenant et les bureaux, une salle étant dédiée au design et la réalisation de prototypes. Néanmoins, le gros des travaux se déroule dans l'atelier de 60 mètres de long, avec tout le nécessaire pour réaliser des projets de qualité : outils, machines diverses, stations de montage etc.

Deux imposants rideaux en plastique transparent divisent l'espace réservé aux travaux de carrosserie et une zone immaculée destinée à l'assemblage des voitures. Celle-ci accueille de longues étagères, suffisamment solides pour stocker 40 autos (!), tandis qu'un atelier de sellerie se trouve au fond du hall. Plusieurs salles attenantes possèdent chacune



Dans le showroom, deux 356 Outlaw tiennent compagnie à une 904 et une 930 Turbo avec 60 miles au compteur.



Une salle sert à accueillir les clients. Sur la table, un modèle de 917 incroyablement détaillé, un cadeau de Porsche !



Un second entrepôt de 300 m<sup>2</sup> accueille la majorité du stock de pièces, certaines provenant de l'Oregon.



Rod (à gauche) et une bonne partie de son team, composée d'une quinzaine d'employés. Son épouse Amy s'occupe de l'administration.

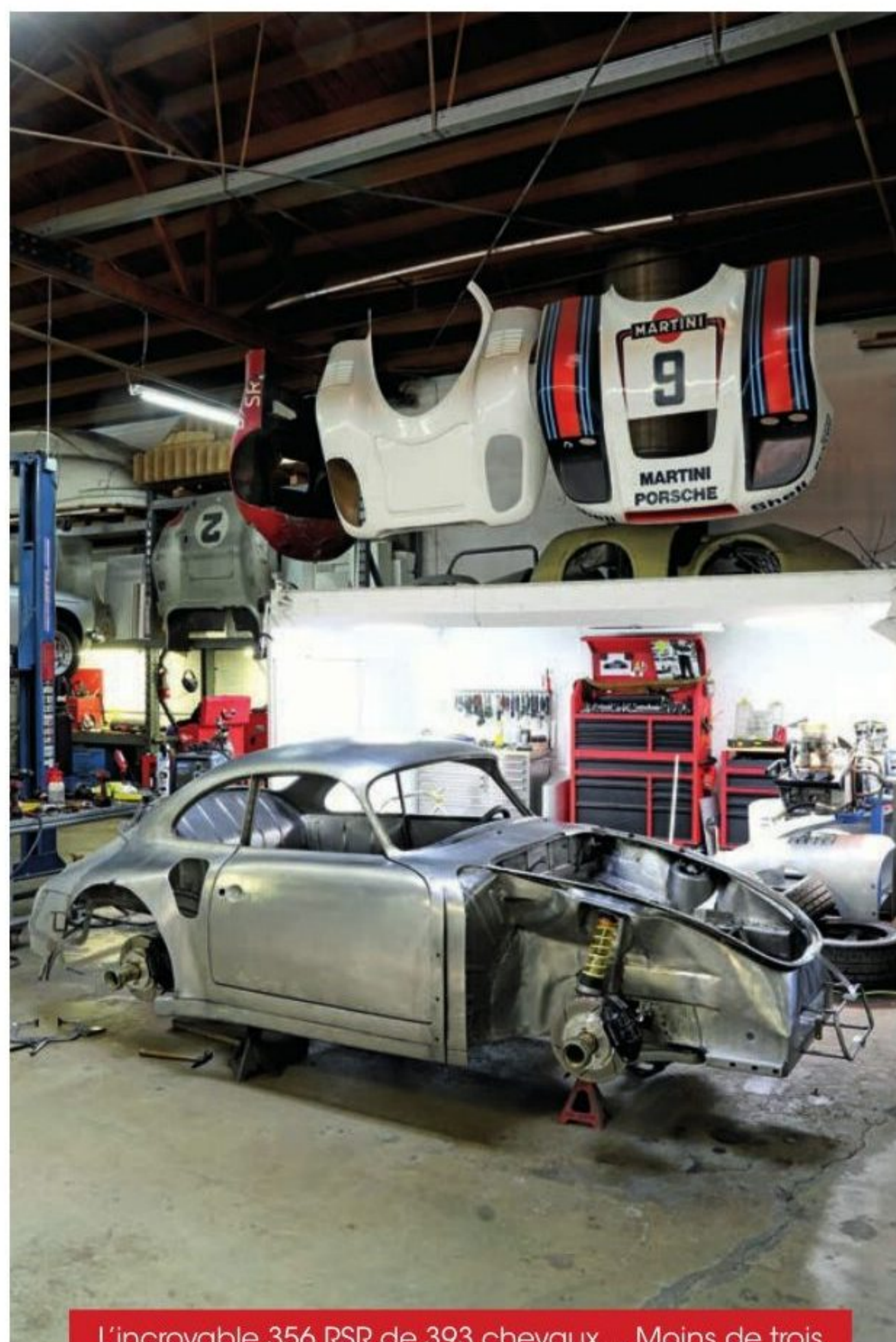


Construit sur la base d'un coupé de 1968, le projet Emory « 911 K » s'inspire des 908 K - notez la turbine de refroidissement plate.

leur particularité : stockage de pièces propres pour chaque projet en cours, local voué au sablage etc. Rod commente : « Nous pouvons presque tout faire ici, en dehors de la peinture qui est réalisée par un atelier travaillant exclusivement avec nous. En outre, Rothsport Racing dans l'Oregon s'occupe de l'assemblage de nos moteurs et du réglage des mécaniques. »

Certes déjà impressionnés par l'ancien bâtiment d'Emory Motorsports dans l'Oregon, nous sommes revenus enchantés de notre visite des nouveaux locaux californiens, qui ont permis à l'entreprise de renforcer sa position sur le marché des Porsche vintage. Après tout, ce n'est pas tous les jours que nous visitons un atelier accueillant plus de 70 Porsche 356 ! ●

**EMORY MOTORSPORTS – North Hollywood, Californie**  
Tel: 971-241-7017; [www.emorymotorsports.com](http://www.emorymotorsports.com)



L'incroyable 356 RSR de 393 chevaux... Moins de trois semaines plus tard, l'auto terminée fut dévoilée lors du show Luftgekühlt 6 !



# ***La France deviendrait-elle un pays autophobe ?***

Comme vous venez de le lire précédemment dans les pages de ce Flat 6 de rentrée, les choses ne s'arrangent pas en 2021, pire, elles s'aggravent pour tous les amoureux de belles mécaniques que nous sommes. C'est pourquoi, j'avais envie de demander à une personnalité du monde de l'automobile et à un avocat spécialisé, tous les deux amateurs de Porsche, de nous donner leur sentiment par rapport à toutes ces « réjouissances » qui nous attendent dans les mois et années à venir.

**A**vant de donner la part belle à mes invités, j'aimerais juste faire un léger rappel car une fois encore, les médias cristallisent bien souvent la majorité des problèmes écologiques et de santé publique sur un seul et même fautif, le fameux di-oxyde de carbone. Or, et ce n'est pas moi qui le dis, le fameux CO<sub>2</sub> n'est en aucun cas un rejet polluant mais un gaz à effet de serre, qui en d'autres termes, provoque à forte concentration dans l'atmosphère, une hausse de la température avec toutes les conséquences dramatiques que l'on constate depuis peu comme la fonte des glaces, ou encore des phénomènes météorologiques parfois désastreux comme les cyclones ou pluies torrentielles. Mais, rappelons-le, en aucun cas ce fameux CO<sub>2</sub> ne cause de façon directe des décès suite à une trop forte inhalation. Autre facteur qui a son importance, saviez-vous que chacun d'entre nous rejette, comme une voiture d'ailleurs, une certaine quantité de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère ? A ce titre, j'aimerais que vous vous amusiez à un petit calcul très simple avec un minimum de méthode. Première donnée : un être humain rejette en moyenne 1,043 kilos de CO<sub>2</sub> par jour. Deuxième donnée : un Cayman 718 avec une boîte PDK est annoncé pour 201 grammes (soit 0,201 kilos) par kilomètre parcouru.

Troisième et dernière donnée : la moyenne nationale du nombre de kilomètres par an avec un véhicule essence est descendu en France à 15.000 km. Du coup, combien faut-il de français pour rejeter autant de CO<sub>2</sub> qu'un Cayman sur une année entière d'utilisation moyenne ? Bon allez, je vais un peu vous aider... Un français va donc rejeter 381 kilos à l'année de CO<sub>2</sub> et notre Cayman 718 après ses 15.000 km parcourus (même si l'on sait très bien que les autos plaisirs comme celui-ci ou encore Boxster et 911 roulent en général beaucoup moins que cela), rejettera 3015 kilos, soit un peu plus de 3 tonnes de CO<sub>2</sub> dans l'air ambiant. Au final, le rapport n'est pas si impressionnant que cela, et il équivaut à moins de huit personnes pour notre auto, ou pour être plus précis : 7,91 français pour 1 Cayman sur 12 mois ! Du coup, si l'on s'amuse à rapporter cela à la totalité de la population française, l'ensemble de nos compatriotes, soit 67 millions d'individus, rejettent par la seule action de leur respiration, je mets bien sûr de côté les actions que certains peuvent faire de façon volontaire, un total faramineux de plus de 25 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> tous les ans, ce qui équivaudrait à un parc roulant en France de près de huit millions et demi d'unités, de notre toujours fidèle Cayman 718, des chiffres qui raviraient, j'en suis sûr, les commerciaux de chez Porsche !!!



## ***D'autres pistes***

Enfin, que dire des rejets liés aux émissions induites par l'élevage, principalement bovin. Selon un rapport de la FAO (Food and Agriculture Organisation), organisme des Nations Unies, les émissions de CO<sub>2</sub> ou équivalent comme le méthane, largement produit par les bovins, et qui est également un gaz à effet de serre, nous arrivons à 18% du CO<sub>2</sub> émis sur terre, contre un peu plus de 13% par les transports routiers tous types confondus selon un rapport du GIEC (Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat), qui regroupe près de 200 pays. En somme, il y aurait aussi de gros efforts à faire dans d'autres secteurs afin de ralentir nos rejets de CO<sub>2</sub> à l'échelle planétaire et donc de protéger notre environnement. Stigmatiser ce problème principalement autour de l'automobile semble être une tricherie intellectuelle, que partage l'ancien pilote et consultant médias **Bernard Darniche** : « *Aujourd'hui, on a l'impression qu'il existe une espèce de volonté de détruire l'automobile et le plaisir induit qu'elle nous procure. Les politiques ont fait une fixation dessus, et ils ont pris depuis de nombreuses années des décisions destructrices, illégitimes, et économiquement aberrantes. Je m'explique. La France représente à peine 0,9% des rejets de CO<sub>2</sub> tout confondu dans le monde, contre près de 30% pour la Chine, 15% pour les Etats-Unis et même 2,2% pour nos voisins allemands. Donc concrètement, s'en prendre à l'automobile comme on le fait chez nous avec des mesures telle que le Bonus/Malus, en massacrant certaines*

*catégories d'automobiles, c'est tout bonnement stupide. ».* Les amis, si vous le voulez bien, continuons à rester factuel, et laissons pour le moment, la notion même de plaisir liée à des autos dites puissantes, sportives ou luxueuses, fortement impactées par cette taxe écologique. Cette mesure qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2008, au début du quinquennat de Nicolas Sarkozy, inciterait donc les français à rouler plus éco-responsable en se tournant vers des technologies dites plus propres, type hybride et/ou électrique, ou moins cher en se reportant sur de petites voitures thermiques peu gourmandes en carburant, en gros les citadines. Or d'une part, encore faut-il que ces choix qu'on nous impose à coup de Bonus répondent à nos besoins individuels ? Je demande à voir ! Et d'autres parts, est-ce bon et financièrement profitable au final pour notre économie nationale ? Là aussi, on peut se poser la question, lorsque l'on sait par exemple que dans le top 5 des voitures les plus vendues en France, une seule est fabriquée chez nous, à Sochaux pour la Peugeot 3008. Les quatre autres sont assemblées soit en Roumanie (Dacia Sandero), Turquie (Renault Clio), Slovaquie (Peugeot 2008) et Espagne (Citroën C3) ! Au final, les petits modèles sont faits dans des pays où la main d'œuvre est moins chère, car il s'agit d'un produit de consommation courante qui ne nécessite pas autant d'ouvriers très qualifiés que l'on pourrait employer chez nous et donc économiquement on ne favorise pas notre industrie. Et si l'on prend l'autre effet induit : nous inciter à aller vers l'électrique, c'est premièrement très coûteux, une Renault Zoé, c'est au bas mot 24.200 euros, même si le produit est au final plutôt bien abouti. Cela n'empêche que cela reste pour →

certaines très contraignant au quotidien avec les problèmes d'autonomie fluctuante en fonction des conditions d'utilisation, de météo et surtout la difficulté de trouver facilement un point de recharge.

**Bernard Darniche** : « *Les constructeurs imaginent des parades avec notamment les hybrides qui vont, si cela continue comme cela, se généraliser. Mais si l'on part dans cette logique, cela va créer des déséquilibres, et encore creuser le fossé entre les riches et les pauvres !* » Sentiment grandement partagé par mon deuxième invité, **Maître Michaël Indjeyan Sicakyuz, avocat spécialisé et porschiste** : « *Avec de telles mesures, on met les gens aux revenus modestes encore plus en difficulté. Un jeune qui se lance dans le monde du travail et qui a besoin d'une voiture pour décrocher son premier job, va naturellement se tourner vers une petite citadine d'occasion avec un très faible budget, souvent moins de 2000 euros. Je ne vois sincèrement pas ce même jeune pouvoir s'acheter une hybride toute neuve pour aller sur son lieu de travail, c'est aberrant et anti-social. On oublie quand même que pour tous les gens qui ne sont pas en centre-ville, la mobilité est impérative pour travailler, et la voiture est donc nécessaire.* » Et à **Bernard Darniche** d'enfoncer le clou : « *Nos dirigeants sont à côté de leurs pompes, ils sont à côté de la vraie vie, on est dans la merde et ils ne touchent pas du doigt les problèmes des français qui bossent et qui paient ces mêmes personnes qui pondent ces aberrations !* ». Pourtant, il n'y a pas si longtemps, les mobilités automobile, ferroviaire, aérienne, étaient le fer de lance de l'économie et du développement. On se

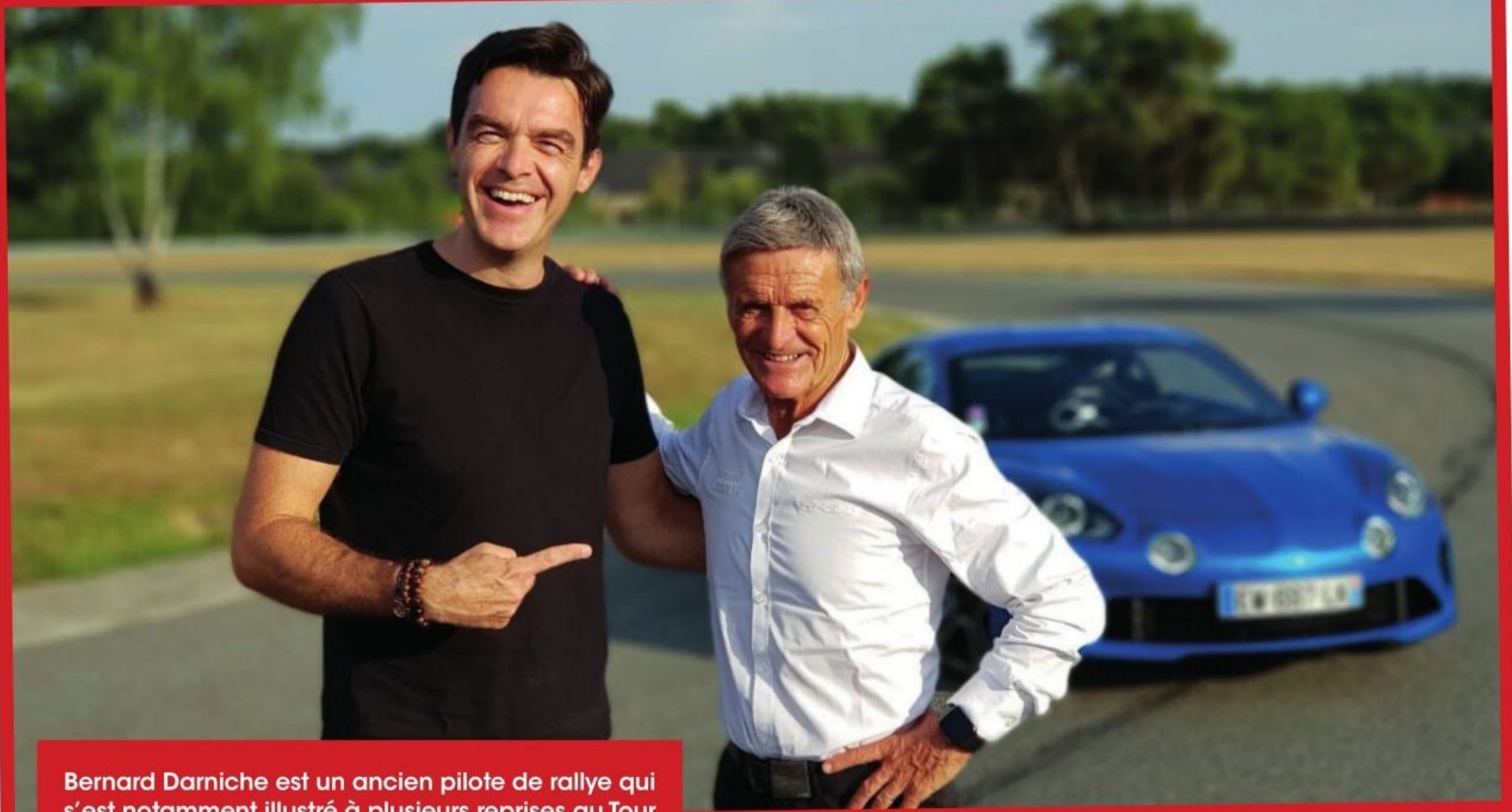


Maître Michaël Indjeyan Sicakyuz est avocat au barreau de Paris, passionné depuis l'enfance par les Porsche 911 et il a parmi ses spécialités le droit des automobilistes.



Lorsque l'on parle « Supermalus », on imagine forcément des véhicules extrêmement puissants, type Porsche Turbo, Ferrari ou encore Lamborghini. Certains estiment donc que si l'on peut acheter une auto à plus de 200.000 euros, on peut également s'affranchir d'un tel malus sans sourciller. Mais si l'on y regarde de plus près, ce fameux « Supermalus » concerne beaucoup plus de véhicules qu'il n'y paraît ! Concrètement à partir du 1er janvier, tout véhicule au-delà de 219 grammes de CO<sub>2</sub> au Km, écope de 30000 euros, un malus qui sera d'ailleurs porté à 40 000 euros dans un an, le 1<sup>ER</sup> janvier 2022. A cela s'ajoute également les frais de carte grise, qu'il ne faut pas oublier, comptez en général encore quelques milliers d'euros. Or, ce nouveau barème CO<sub>2</sub> pénalise aussi davantage des véhicules familiaux ou quatre roues motrices. J'aimerais vous donner deux exemples concrets. Le premier concerne un Renault

Espace avec une motorisation essence Tce 225cv, la voiture du bon père de famille. Ne parlons pas de diesel, car là aussi, après l'avoir largement aidé et encouragé, les politiques nous expliquent qu'il ne faut plus rouler en diesel pour des raisons évidentes de santé publique. Et bien, ce fameux Espace essence rejette 137 gr/Km de CO<sub>2</sub>, soit un malus en 2021 de 13109 euros, pour un prix d'achat de 48600 euros, ce qui équivaut à 27% en plus ! Même constat, si par exemple, vous devez rouler avec un véhicule plus baroudeur parce que vous habitez dans une région montagneuse ou un peu isolée. Si vous optez par exemple pour un Hilux, le fameux pick-up réputé indestructible de Toyota dont les prix démarrent à 27.300 euros. Et bien le nouveau malus dépasse dans ce cas précis carrément le prix d'achat ! Le Hilux prend le maximum, soit 30.000 euros, car quelle que soit sa motorisation, il est au-delà des 219 gr/km ! A méditer...



Bernard Darniche est un ancien pilote de rallye qui s'est notamment illustré à plusieurs reprises au Tour de Corse et au Monte Carlo. L'une de ses autos de prédilection en compétition était la Lancia Stratos.

souvent tous du président Georges Pompidou se rendre à l'Elysée au volant de la Porsche 356 familiale, cigarette à la bouche, là on est dans le politiquement très très incorrect !!! C'étaient pourtant les années Concorde, et TGV où l'industrie française était fière de ses fleurons technologiques et toujours plus performants comme la Citroën SM, dans le secteur automobile par exemple.

## Mais que s'est-il donc passé ?

**Mickaël Sicakyuz :** « Difficile à dire, c'est un ensemble de choses, mais clairement on est passé des années 60-70 où il n'y avait pas de limitation de vitesse, pas de ceinture, à une aire où la plupart des limitations sont incohérentes. Autour de l'automobiliste, on est aujourd'hui dans une politique de plus en plus répressive, si on parle de la conduite à proprement parler. Mais si l'on prend l'automobile en général, il y a du droit mais aussi et surtout du politique. Aujourd'hui ce sont les villes qui imposent la façon dont on roule et dont on va rouler demain. On est passé d'un monde où on rentrait émerveillé dans une concession ou dans un salon automobile à un monde où l'on nous dicte de rouler uniquement le moins possible, le moins bruyamment possible et en ne stationnant pas ou peu dans les centres urbains, car l'on engendrerait une pollution visuelle. Avant les villes étaient dédiées à l'automobile, aujourd'hui la voie Georges Pompidou est fermée et elle est réservée aux piétons ! ». Effectivement, chers amis (ies), il semblerait que l'on décide de plus en plus à notre place, ce que l'on doit manger, quoi faire, quoi dire pour ne pas trop choquer une bien-pensance générale, et sans oublier bien sûr avec quoi l'on doit rouler ! **Maître Michaël Indjeyan Sicakyuz :** « C'est une façon supplémentaire de restreindre les libertés individuelles, tout est contraint... surtout en ce moment. On est dans une logique liberticide, je pense que c'est dû à une évolution des mentalités, au politiquement correct, on n'a plus le droit d'être un rebelle, on crée une société lisse à tous points de vue... On enlève le choix, et l'on

n'a plus le droit de choquer aujourd'hui et c'est pareil en automobile. Au final, on impose par l'argent en tapant dans le portefeuille des français ». Et à **Bernard Darniche** de donner son point de vue, sans filtres encore une fois : « Le bonheur pour les français, ça a longtemps été sa bagnole et la bouffe ! L'automobile, c'était le symbole de la richesse et de la réussite. On rentre dans un système quasi soviétique, et on oublie que ce sont les gens qui peuvent acheter de jolies autos qui font tourner l'économie. Quand tu as une belle voiture, et que tu as travaillé toute ta vie pour t'offrir un rêve, t'as envie de le partager, d'aller voir des potes, d'aller au restaurant, madame s'habille, toi aussi, tu consommes davantage et donc l'argent tourne. Faire ça en ce moment, pondre des malus à 30.000 euros, c'est criminel !!! On doit relancer l'économie et pas encore créer des freins, les gens ont besoin de respirer. On est descendu extrêmement bas en France pour ce qui est des libertés individuelles ».

## Va-t-on continuer dans cette voie ?

Aujourd'hui les amis, j'ai l'impression que le monde semble s'être policé presque à l'extrême pourtant je ne suis pas sûr que cela dure parce qu'il y a toujours à un moment donné, où l'on se réveille, où l'on a envie d'être libre, d'aimer les belles choses. **Maître Michaël Indjeyan Sicakyuz :** « Il y a heureusement quelques signes positifs, par exemple certains jeunes aiment les autos dites classiques. Le public de tout âge, de toutes conditions sociales se déplace encore lors d'évènements comme Le Mans Classic, et les gens présents ne font pas la gueule, c'est un moment de joie, de bonheur ! Et ça pousse toutes les générations, donc l'espoir est encore possible, et heureusement ». Pour **Bernard Darniche**, l'automobile de collection devra peut-être rentrer en résistance un peu comme le font parfois les motards qui ne se laissent pas imposer des mesures qu'ils rejettent en bloc. Rappelez-vous les tentatives avortées de mettre en place un contrôle technique pour les deux roues. **Bernard Darniche :** « On est aujourd'hui dans une telle frénésie autophobe, que s'il n'y a pas de prise de conscience du grand public, ce sera peut-être un jour non correct de rouler dans une auto de collection, et pourtant



Si votre voiture d'occasion vient de l'étranger, au moment de l'immatriculer en France, le malus au CO<sub>2</sub> s'applique quoiqu'il arrive. Il se base sur les critères en vigueur au moment de la première date de mise en circulation avec une décote de 10% tous les ans... en gros dans tous les cas, vous passerez à la caisse ! Surtout comme ici, dans le cas d'une 991 Turbo

elles font des kilométrages anecdotiques, qui n'ont aucune incidence sur la santé publique. On se balade plutôt à la campagne sur une belle départementale qu'en ville aux heures de pointe. Encore une fois, il faut faire attention à cette écologie démagogue que certains prônent. » Faut-il craindre une future taxe sur un marché important comme la collection ? Restons vigilants et serrons-nous les coudes comme le suggèrent mes deux invités dans ces pages, l'union ne fait-elle pas la force ? Et cette possible union afin de parler d'une seule et même voix pourrait, et devrait s'appliquer aux autos modernes « plaisir ». Car à force de décrédibiliser certains de ces bijoux technologiques automobile afin de mieux les taxer, on en oublie parfois certaines vérités, par exemple, qu'ils sont à fortes valeurs ajoutées ! Autre interrogation parfois surprenante... Comment se fait-il que malgré une circulation fortement ralentie durant des semaines de confinement, on a encore réussi à avoir des alertes pollutions dans des grandes agglomérations comme à Paris notamment ? Ou encore, personne ne s'indigne lorsque la France achète de l'électricité, fer de lance écologique, à l'Allemagne qui a du rouvrir des centrales à charbon, extrêmement polluantes, pour produire encore plus d'électricité. Et puis, cette ruse

de la voiture dite « propre », ne s'arrête pas là ! On oublie également que l'on « transporte » notre pollution, on la déplace dans des pays où l'on va chercher les métaux lourds ou précieux nécessaire à faire des batteries. La quête frénétique du lithium par exemple, ce nouvel « or-blanc », comme certains l'appellent, est en train de créer de véritables catastrophes écologiques dans des pays comme la Bolivie, le Chili ou l'Argentine qui disposent d'importants gisements ! La moralité dans tout cela ? Garder la pêche en ce début d'année, ne pas oublier que la voiture est un outil indispensable pour faire avancer la société et surtout un véritable outil de liberté. Et peut-être, tenter d'essayer de parler davantage d'une seule et même voix afin de se faire entendre de nos chers politiques afin qu'ils orientent davantage leurs décisions pour le bien commun et qu'ils ne privent pas les générations futures du formidable rêve que représentent des autos, des icônes comme la 911 par exemple. ●



Avec ce barème du Bonus/Malus, toutes les autos plaisir chez Porsche sont concernées. Si vous prenez le tout dernier Spyder, mécaniquement identique au Cayman GT4 de 400cv, son prix d'appel est de 96.500 euros. Ce qui, rapporté au produit que vous avez entre les mains, est une super affaire. Mais aujourd'hui, vous devez ajouter 30.000 euros de malus (40K en 2022, et 50K prévus en 2023), plus une carte grise aux alentours de 1500 euros, soit 1/3 du prix du neuf, et la moitié demain !





*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

boutique en ligne sur  
[www.fernandbachmann.com](http://www.fernandbachmann.com)  
#fernandbachmann





# Porsche Clubs

## France



**Fédération des Clubs officiels**  
BP 1718  
06004 NICE CEDEX 1  
[www.porscheclub.fr](http://www.porscheclub.fr)

**Présidente:** Dominique Desbordes  
**Secrétariat:** Christophe Perrier / **Commission de développement des clubs :** Hervé Dujardin  
**Pour tout contact avec la Fédération :** [contact@porscheclub.fr](mailto:contact@porscheclub.fr)

### Racing

**Club Porsche Motorsport**  
**Président:** Patrick Vegeais  
BP 10737 - 75827 Paris Cedex 17  
[www.porsche-club-motorsport-france.fr](http://www.porsche-club-motorsport-france.fr)

### Classic

**Club 911 Classic**  
**Président:** Philippe Bertrand  
85, rue du Général Mer - 73100 Aix les bains  
[www.911classic-porscheclub.fr](http://www.911classic-porscheclub.fr)

**Club 914 de France**  
**Président:** Johannes Roussel  
9, rue du Rosenmeer - 67560 Rosenwiller  
[www.914-porscheclub.fr](http://www.914-porscheclub.fr)

**Club 924/944/968 France**  
**Président:** Alain Simon  
8, rue des Ecoles - 79260 La Creche  
[www.924-944-968-porscheclub.fr](http://www.924-944-968-porscheclub.fr)  
■ 22 et 23 janvier : Rallye Monte Carlo WRC  
■ 30 et 31 janvier : Rallye Monte Carlo VHC

**Club 928**  
**Présidente :** Isabelle Piovesan  
3 avenue de la terrasse - 95160 Montmorency  
[www.clubporsche928.fr](http://www.clubporsche928.fr)  
■ 1 au 30 janvier : RDV national : Concours photos vos plus beaux spots en 928  
■ 24 janvier : Ile de France: e-café (Zoom)

### Registre

**Club RS de France**  
**Président:** Jean-Claude Bonhomme  
1073 chemin de la Sablière - 13630 Eyragues  
[www.porscheclubrsdefrance.com](http://www.porscheclubrsdefrance.com)

**Club Spyder et Speedster**  
**Président:** Emmanuel Rochard  
199 rue de Vaugirard - 75015 Paris  
[clubspyderspeedsterfrance@gmail.com](mailto:clubspyderspeedsterfrance@gmail.com)  
[www.spyder-speedster-porscheclub.fr](http://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](http://www.alsace-porscheclub.fr)

**Club Aquitaine**  
**Président:** Bruno Colledani  
7 rue Albert Camus  
33700 Mérignac  
[www.aquitaine-porscheclub.fr](http://www.aquitaine-porscheclub.fr)

**Club Atlantique**  
**Président:** Patrick Chauvet  
Domaine des fontaines - 17340 Yves  
[www.atlantique-porscheclub.fr](http://www.atlantique-porscheclub.fr)

**Club Auvergne**  
**Président:** Marc Payan  
7 Boulevard Léon Malfreyt  
63000 Clermont-Ferrand  
[www.auvergne-porscheclub.fr](http://www.auvergne-porscheclub.fr)

**Club Bourgogne-Franche Comté**  
**Président:** Thierry Cortial  
BP 90086  
21703 Nuits Saint Georges Cedex  
[www.bfc-porscheclub.fr](http://www.bfc-porscheclub.fr)

**Club Bretagne-Pays de Loire**  
**Président:** Philippe Ezanno  
33 rue Marie Curie  
44230 St Sébastien sur Loire  
[www.bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr](http://www.bretagne-paysdeloire-porscheclub.fr)

■ 16 janvier : Assemblée générale  
■ 23 janvier : Centre Porsche Brest  
■ 30 janvier : Centre Porsche Rennes

**Club Centre**  
**Président:** André Fouquer  
18 boulevard Pierre Segelle  
45000 Orléans  
[www.centre-porscheclub.fr](http://www.centre-porscheclub.fr)  
■ 31 janvier : AG Visioconférence zoom



**Club Champagne-Ardenne**  
**Président:** Christophe Bousrez  
4 rue Marcel Dassault - 51430 Tinquieux  
[www.champagne-ardenne-porscheclub.fr](http://www.champagne-ardenne-porscheclub.fr)

**Club Corse**  
**Président:** Yves Murati  
Immeuble Gazzo, RN 193 - 20600 Furiani  
[www.corse-porscheclub.fr](http://www.corse-porscheclub.fr)  
■ 24 janvier : AG & Soirée du Club - Enfin 2021

**Club Le Mans**  
**Président:** Daniel Caillault  
Domaine de Charmeuse,  
19 allée Marie Curie 72230 Ruaudin  
[www.lemans-porsche-club.fr](http://www.lemans-porsche-club.fr)

**Club Lorraine**  
**Président:** Philippe Watelet  
Novotel, Route d'Hauconcourt  
57280 Maizieres Les Metz  
[www.lorraine-porscheclub.fr](http://www.lorraine-porscheclub.fr)  
■ 17 janvier : Déjeuner à l'Auberge du Gros

**Club Méditerranée**  
**Président:** Jean-Paul Viala  
27 rue des roseaux  
34750 Villeneuve les Maguelonnes  
[www.mediterranee-porscheclub.fr](http://www.mediterranee-porscheclub.fr)

**Club Monaco**  
**Président:** Enrico Caruso  
33 rue Millo - 98000 Monaco  
[www.monaco-porscheclub.fr](http://www.monaco-porscheclub.fr)

**Club Nord-Picardie**  
**Président:** Thierry Rocq  
126 rue de la Louvière - 59000 Lille  
[www.nord-picardie-porscheclub.fr](http://www.nord-picardie-porscheclub.fr)

**Club Normandie**  
**Président:** Jackie Mille  
L'enclos de Bernières le Patry  
14410 Valdallière  
[www.normandie-porscheclub.fr](http://www.normandie-porscheclub.fr)  
■ 17 janvier : Galette des rois

**Club Paris**  
**Président:** Philippe Bretille  
12 rue Delabordère  
92200 Neuilly sur Seine  
[www.paris-porscheclub.fr](http://www.paris-porscheclub.fr)



### Club Pays de Savoie

**Président: Alain Cornier**  
38 rue des Moissonneurs  
73290 La Motte Servolex  
[www.savoie-porscheclub.fr](http://www.savoie-porscheclub.fr)  
■ 23 janvier : AG et soirée du club

### Club Portes de Provence

**Président: Didier Sanson**  
19 boulevard Marre-Desmarais  
26200 Montélimar  
[www.portesdeprovence-porscheclub.fr](http://www.portesdeprovence-porscheclub.fr)

### Club Rhône-Alpes

**Président: Georges Clavier**  
43 montée du Château d'eau  
38690 Flachères  
[www.rhone-alpes-porscheclub.fr](http://www.rhone-alpes-porscheclub.fr)

### Club Roussillon

**Président: Gilles Strobel**  
9 rue du Grenache - 66330 Cabestany  
[www.roussillon-porscheclub.fr](http://www.roussillon-porscheclub.fr)  
■ 3 janvier : RVA 66 au Carré d'Or Perpignan  
■ 15 janvier : Soirée nouveaux membres au Centre Porsche

### Club Toulouse-Gascogne

**Président: Jean-Jacques Seguy**  
71 impasse de la Bourgade - 31670 Labège  
[www.toulouse-gascogne-porscheclub.fr](http://www.toulouse-gascogne-porscheclub.fr)  
■ 21 janvier : Invitation Centre Porsche Signature

### Club Tourcoing

**Président: Hervé Dujardin**  
31 rue de l'adjudant Chef Leroy  
59200 Tourcoing  
[www.tourcoing-porsche.fr](http://www.tourcoing-porsche.fr)  
■ 16 janvier : AG du Club

## 356

### 356 Club de France

**Président: Pierre Gosselin**  
54 rue Perronet - 92200 Neuilly sur Seine  
<http://356.typepad.fr>



## Étrangers

### Club Austral

**Président: Laurent Payet**  
4 impasse Lee Fong Chi - 97437 Sainte Anne  
[contactpca298@gmail.com](mailto:contactpca298@gmail.com)

### Club Belgium

Grand'Route/Grote baan 395  
B 1620 Drogenbos  
[www.porsche-club-belgium.be](http://www.porsche-club-belgium.be)

### Club Classic Belgique

Oude baan 39, 2530 Boechout  
[www.porsche-classic-club.be](http://www.porsche-classic-club.be)

### Club Francorchamps

**Président: Hugues Vanderbecken**  
Contact: Philippe Cornélis  
[www.porscheclubfrancorchamps.be](http://www.porscheclubfrancorchamps.be)

### Club Classic Luxembourg

**Président: Marc Olsem**  
[www.porsche-classic-club.lu](http://www.porsche-classic-club.lu)

### Club Luxembourg

**Président: Jean-marie Kuborn**  
34, Avenue Lamort-Velter L-5574 Remich  
[www.pcl.lu](http://www.pcl.lu)

### Club Andorra

**Président: Josep Coma**  
Xalet Coma, rue La Sobrevia  
AD 500 Andorre La Vielle - Andorre  
[www.clubporscheandorra.ad](http://www.clubporscheandorra.ad)

### Club Porsche 356 de Suisse

**Président: Frank Baumann**  
[www.porsche-356-club.ch](http://www.porsche-356-club.ch)

### Club Porsche 3 Lacs

**Président: Francis Angéloz**  
Rue de Buren 66, 2504 Bienne, Suisse  
[www.cp3lacs.ch](http://www.cp3lacs.ch)

### Club Jura

Bellevoie 18, CH 2800 Delémont  
[www.porsche-club-jura.ch](http://www.porsche-club-jura.ch)

### 356 Espagne

**Président: Andreu Casas**  
Calle Roger de Lluria 118, 5º 2ª  
08037 Barcelona  
[www.porsche-club356spain.com](http://www.porsche-club356spain.com)

### Pays Basque et Navarre

**Contact: Jose ramon Amorena de Auz**  
[www.clubporschepaisvascoynavarra.com](http://www.clubporschepaisvascoynavarra.com)

### Club Great Britain

Cornbury House, Cotswold Business Village,  
London Road, Moreton-in-Marsh,  
Gloucestershire GL56 0JQ  
[www.porscheclubgb.com](http://www.porscheclubgb.com)

### Registro Italiano Porsche 356

**Président: Renzo Ponzanelli**  
Via Faustinella 3-7,  
25015 Desenzano del Garda (BS), Italie  
[www.registroitalianoporsche356.it](http://www.registroitalianoporsche356.it)

### Club 356 Portugal

**Président: Joao De Castro**  
Av. do Lago, 510, 2765-420 Estoril, Portugal  
[www.porsche-club-356-portugal.pt](http://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 BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ**

### **Sortie circuit**

Ce dimanche 25 octobre nous avons rendez-vous sur le fantastique circuit de Dijon Prenois pour notre traditionnelle sortie circuit de fin d'année.

103 voitures, plus de 200 personnes, dont 15 grands débutants, nous étions nombreux, avec cette année les faveurs de la météo : pas de pluie avant 16h, inespéré ! Toutes les Porsche peuvent faire du circuit : nous avons sur la piste des type G, SC et 3,2 l et jusqu'à la toute dernière 992, en passant par une superbe 993 GT : toutes ont fait vibrer la piste et le cœur des passionnés, accompagnées des 911 de tous types, Boxster et autres Cayman.

Tous les niveaux de pilotage étaient représentés : des compétiteurs en Cup au Club Porsche Motorsport, aux grands débutants. Pour ceux-ci, dont certains profitaient du forfait circuit du Club et du cursus d'apprentissage sur une saison mis en place depuis 4 ans, nous avons réservé une Série Découverte entre 13h30 et 14h, où tous ont pu découvrir la piste en compagnie de notre moniteur, Gérald Garcia, et de pilotes chevronnés du Club, puis en lâchant les chevaux sur ce circuit vallonné et rapide à la fois, et mythique de par son histoire et la technicité de son tracé. Nos amis des Clubs 911.net, Alsace, Auvergne, Lorraine, Méditerranée et Rhône Alpes étaient présents en nombre. Le Centre Porsche de Dijon était également présent, pour



assurer une maintenance de premier niveau et résoudre les petits pépins des présents.

Nous accueillions aussi un nouveau membre, Bruno Sotty, pilote au Mans, en course de côte et en championnat de France des circuits, qui nous fit profiter de son immense expérience !!!

Bref, chaleur amicale dans tous les cœurs ! Deux jours plus tard nous étions reconfinés, nous avons grandement profité de ce bol d'air à Prenois ! Rendez-vous l'année prochaine, le dimanche 24 octobre !



## **PORSCHE CLUB RHÔNE-ALPES**

### **Nouvelle saison**

En raison du 2ème confinement, les activités ont malheureusement été stoppées fin octobre, sans l'habituelle sortie clôture de saison, regroupant chaque année plus de 300 adhérents, le weekend du 11 novembre. Pour la 1ère fois c'est la ville de Milan qui avait été retenue...

La déception passée, les responsables se sont remis au travail pour constituer le calendrier des activités 2021...

**Il sera encore plus étoffé avec une cinquantaine de rendez-vous s'étalant du 20 mars au 11 novembre :**

- Une trentaine de balades touristiques de un à sept jours,
- Une quinzaine de rendez-vous circuit,
- Une dizaine de programmes vie du club dont les soirées tant appréciées.

Début décembre, le bureau a ouvert les inscriptions pour la nouvelle saison et le formidable retour a été une récompense pour les responsables qui ont su gérer avec efficacité les soucis liés à l'imprévisible situation sanitaire.

Nous espérons tous que nous allons pouvoir vivre librement notre passion !





## PORSCHE CLUB 924-944-968 FRANCE

### Sortie du Président

Conformément à la tradition maintenant établie depuis de nombreuses années, le troisième week-end d'octobre a donné lieu à la Sortie du Président. Fidèle aux terres de l'ouest, le camp de base était établi au Domaine de la Laigne, à deux pas de Saint Jean d'Angély. Vingt équipages se sont donc retrouvés dès le vendredi soir : les moteurs avant n'ayant pas peur des kilomètres, certains sont venus de Paris, du Pays Basque, du Roussillon, des Pays de Loire sans oublier la Vendée et le Lot et Garonne. Comme c'est toujours le cas, le plaisir des retrouvailles était au rendez-vous, surtout dans cette année 2020 bien perturbée grâce à notre ami le pangolin. La visite de l'aquarium de la Rochelle était au programme du samedi matin. Inutile de dire que pour se rendre du Domaine de la Laigne jusqu'à la Rochelle, l'itinéraire choisi ne comportait ni ligne droite, ni rond-point et encore moins de gendarmes couchés (et de gendarmes cachés...). Sous le soleil, ce fut un plaisir que d'emmener le groupe par cet itinéraire fait de petites routes, de montées et de descentes. Après la visite, le restaurant panoramique de l'aquarium attendait les porschistes pour un sympathique repas, dégusté avec vue imprenable sur le port. L'après-midi permit à chacun de visiter la Rochelle et de profiter pour certains des belles terrasses ensoleillées avec vue sur le vieux port. Malgré une soirée qui s'était prolongée très tard pour certains, tout le monde était à l'heure pour le départ du lendemain, toujours sous le soleil. La destination

était différente de la veille puisqu'il s'agissait du pont transbordeur de Rochefort, mais la physionomie des chemins empruntés pour y parvenir était bien identique : les Porsche avaient la route pour elles seules. Le pont transbordeur, rendu célèbre par le film « Les demoiselles de Rochefort », vient de sortir d'une longue période de restauration qui lui a rendu son lustre initial. Il est à nouveau possible de traverser la Charente sur la nacelle qui glisse au-dessus de l'eau, suspendue à ses câbles : sous le soleil matinal, cette traversée silencieuse fut un moment magique et apprécié. Sur l'autre rive de la Charente, la Maison du Pont Transbordeur permet de comprendre l'histoire de ce pont et de sa construction ainsi que des autres ponts du même type dans le monde, qui sont très peu nombreux. Le retour, par les chemins de traverse, donna lieu à un arrêt à Fenioux pour y visiter sa superbe église romane et sa lanterne des morts, typique de la région. Après le repas vint le moment pour chacun de regagner ses pénates, après ce beau week-end qui, en plus d'avoir eu la chance de bénéficier d'un temps magnifique, a pu se dérouler juste avant l'interdiction de réunion qui est intervenue le lundi suivant.

Rendez-vous l'an prochain, pour de nouvelles aventures !



## COMPRENDRE LES ÉTATS

Grande nouveauté cette année, la cote que nous publions chaque année au mois de mai devient officiellement la cote Flat 6, et sera répercutée en tant que telle chaque mois. Quelques explications s'imposent, état par état.

### ÉTAT CONCOURS

Il ne concerne que les oldtimers et les youngtimers, autrement dit toutes les Porsche jusqu'à la 993 incluse. L'état concours, c'est globalement quelque chose que 98% d'entre nous ne toucheront jamais dans une vie. On parle ici de Porsche absolument raides de neuves, au boulon près (donc avec le boulon identique à celui de la sortie usine), très peu kilométrées, pouvant prétendre à remporter de véritables concours de haut niveau (et pas des concours d'élégance comme on en pratique régulièrement dans nos concentrations à la française).

Ajoutons que c'est souvent le prix proposé par un professionnel, et qu'il existe globalement deux variantes : soit on parle d'une auto sortant d'une restauration complète et sans compromis. Soit on parle d'une auto qui sera restée dans un jus exceptionnel, avec la patine qui va bien, style une 911 2.0 S de 66 qui n'aurait jamais été repeinte, avec un ou deux propriétaires, et qui aurait été conservée à l'abri de tous les outrages du temps en ayant peu roulé.

### PARFAIT ÉTAT

Ne rêvez pas : si vous possédez une Porsche d'avant 1998, vous serez bien peu nombreux à pouvoir réellement revendre un parfait état. Pour cela, il faut une auto absolument irréprochable, qui aurait plutôt peu roulé, à condition de pouvoir justifier le kilométrage, totalement d'origine (dont la couleur, notamment), et généralement vendue par un professionnel. En ce qui concerne les modèles récents, le parfait état correspond également à des Porsche avec des kilométrages bien en-dessous de la moyenne, avec zéro défaut, vendus avec garantie (donc plutôt par un professionnel). Là aussi, il est important de ne pas trop rêver, et de rester raisonnable quant au prix demandé, surtout en cette période très incertaine.

### LA COTE FLAT 6

Tous les ans depuis que nous faisons notre grande enquête sur les tendances, la cote que nous vous proposons est la moyenne entre le bon et le parfait état, qui correspond en réalité à la plupart des transactions, et aux prix réels de vente. C'est la cote de référence, autant pour les Classic que pour les modernes, celle qui colle le plus au marché réel. Et pour mieux enfoncer le clou, nous avons décidé de l'intégrer chaque mois dans notre tableau de tous les états. Marquée en rouge, c'est elle qui devra attirer votre attention, plus que les rarissimes états concours, et les parfaits états rarement atteints.

### BON ÉTAT

On pourrait dire que c'est le gros du marché, mais il faut ici encore séparer les anciennes des modernes. Pour les anciennes, on parle ici de modèles parfaitement roulants, sans soucis à prévoir, mais ne pouvant cacher leur âge. Ce sont des Porsche qui ont vécu normalement, tout en étant correctement entretenues, et c'est le plus souvent ce qui devrait correspondre au prix des particuliers pour des modèles normaux. Du côté des récentes, le bon état est celui d'un modèle vendu par un particulier, sans garantie, avec un kilométrage normal (voir notre tableau des kilométrages normaux), et qui, là aussi, ne peut cacher qu'il a bien vécu. Il n'y a normalement pas de gros frais à prévoir, même s'il y a de petits défauts.

### ÉTAT MOYEN

Il ne concerne que les anciennes, jusque 1998, et il s'agit de modèles un peu fatigués, qui nécessiteront quelques frais avant d'envisager de faire de longs trajets avec. La traçabilité pourra être approximative, et disons que tout pourra être un peu approximatif. À réserver à ceux qui n'ont pas peur de faire un chouia de mécanique et de carrosserie, ou aux aventuriers, ou à ceux qui ont juste envie de rouler un peu en Porsche, sans grande exigence.

### A RESTAURER

Là aussi, cela ne concerne que les anciennes, et le message est clair : ce sont des Porsche qui ne pourront pas prendre la route sans un véritable travail de mécanique et/ou de carrosserie, voire des modèles accidentés et non, ou très mal, réparés. On considère que le prix d'une 911 à restaurer est celui du modèle plus la restauration, et que l'addition des deux doit globalement atteindre la cote parfait état.



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



## OLDTIMERS 1964-1973

MODÈLE	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
911 2.0	1964	550 000	325 000	300 000	275 000	220 000	150 000
911 2.0	1965/1967	250 000	160 000	140 000	120 000	100 000	70 000
912	1965/1969	70 000	45 000	32 000	20 000	15 000	9 000
911 L 2.0	1968	140 000	90 000	70 000	50 000	35 000	20 000
911 T 2.0	1968/1969	130 000	82 000	65 000	48 000	30 000	20 000
911 S 2.0 - 160 ch	1967/1968	310 000	190 000	160 000	130 000	90 000	60 000
911 E 2.0	1969	140 000	92 000	80 000	68 000	40 000	25 000
911 S 2.0 - 170 ch	1969	300 000	190 000	165 000	140 000	90 000	60 000
911 T 2.2	1970/1971	130 000	85 000	70 000	55 000	25 000	15 000
911 E 2.2	1970/1971	140 000	97 000	75 000	58 000	30 000	20 000
911 S 2.2	1970/1971	250 000	160 000	135 000	110 000	80 000	60 000
911 T 2.4	1972/1973	140 000	92 000	72 000	52 000	30 000	20 000
911 E 2.4	1972/1973	150 000	110 000	75 000	60 000	45 000	35 000
911 S 2.4	1972/1973	250 000	160 000	130 000	100 000	60 000	40 000
2.7 RS Touring	1973	750 000	490 000	440 000	390 000	290 000	190 000
2.7 RS Light	1973	900 000	725 000	650 000	575 000	350 000	250 000

## MOTEURS AVANT



924	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
924 2.0 125 ch	1976/1985	11 000	7 000	4 000
924 Turbo 170 ch	1979/1980	24 000	19 000	14 000
924 Turbo 177 ch	1981/1984	25 000	20 000	15 000
924 Carrera GT	1981	75 000	65 000	55 000
924 S 150/160 ch	1986	13 000	9 000	5 000
944	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
944 160/163/165 ch	1982/1989	17 000	12 000	7 000
944 S	1987/1988	20 000	15 000	10 000
944 S2	1989/1991	23 000	18 000	13 000
944 S2 Cabriolet	1989/1991	34 000	24 000	14 000
944 Turbo 220 ch	1985/1988	25 000	19 000	13 000
944 Turbo Cup 250 ch	1988	57 000	47 000	37 000
944 Turbo 250 ch	1988/1991	42 000	32 000	22 000
944 Turbo Cabriolet	1991	49 000	39 000	29 000
968	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
968	1992/1995	30 000	21 000	12 000
968 Club Sport	1993/1995	46 000	36 000	26 000
968 Cabriolet	1992/1995	37 000	27 000	17 000
928	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
928 240 ch	1978/1982	30 000	20 000	10 000
928 S 300 ch	1980/1983	32 000	22 000	12 000
928 S 310 ch	1984/1986	33 000	23 000	13 000
928 S4 320 ch	1987/1991	40 000	30 000	20 000
928 GT 330 ch	1989/1991	49 000	39 000	29 000
928 GTS 350 ch	1992/1995	66 000	56 000	46 000

# LA COTE DE FLAT6 MAGAZINE



## YOUNGTIMERS 1974-1998

MODÈLE	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
911 2.7	1974/1977	65 000	42 000	32 000	22 000	13 000	9 000
911 S 2.7	1974/1975	85 000	51 000	39 000	27 000	17 000	10 000
Carrera 2.7	1974/1975	270 000	175 000	130 000	85 000	45 000	25 000
930 Turbo 3.0	1975/1977	250 000	145 000	115 000	85 000	50 000	30 000
912 E	1976	55 000	30 000	24 000	18 000	10 000	6 000
911 Carrera 3.0	1976/1977	110 000	73 000	56 000	38 000	25 000	10 000
930 Turbo 3.3	1978/1988	150 000	100 000	80 000	60 000	35 000	25 000
911 SC	1978/1983	60 000	43 000	35 000	27 000	15 000	10 000
911 SC Cabriolet	1982/1983	65 000	54 000	42 000	30 000	20 000	15 000
911 Carrera 3.2 915	1984/1986	65 000	51 000	40 000	29 000	19 000	14 000
911 Carrera 3.2 Cabriolet 915	1984/1986	80 000	55 000	42 000	29 000	20 000	15 000
911 Carrera 3.2 G50	1987/1989	80 000	60 000	45 000	30 000	20 000	15 000
911 Carrera 3.2 Cabriolet G50	1987/1989	90 000	66 000	49 000	32 000	25 000	15 000
911 Carrera 3.2 Speedster	1989	220 000	155 000	135 000	105 000	80 000	
911 Carrera 3.2 Speedster étroit	1989	300 000	260 000	230 000	200 000	100 000	
930 Turbo 3.3 BV 5	1989	200 000	132 000	100 000	68 000	40 000	30 000
930 Turbo Cabriolet	1987/1989	200 000	137 000	110 000	83 000	40 000	30 000
SUPERCARS	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
959	1987/1988	1 500 000	950 000	800 000	650 000	450 000	
964	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
964 Carrera 4	1989/1994	70 000	54 000	44 000	34 000	22 000	17 000
964 Carrera 2	1990/1994	70 000	53 000	44 000	35 000	22 000	17 000
964 Carrera 2/4 cab	1990/1994	75 000	57 000	48 000	39 000	25 000	20 000
964 Targa	1990/1994	80 000	61 000	51 000	41 000	27 000	22 000
964 RS	1992	250 000	185 000	140 000	95 000	65 000	40 000
964 Turbo 3.3	1991/1992	180 000	115 000	90 000	65 000	45 000	30 000
964 Carrera 2 Turbo Look Cabriolet	1992/1993	170 000	112 000	90 000	68 000	45 000	29 000
964 Carrera 4 jubile	1992	170 000	122 000	100 000	78 000	50 000	30 000
964 Speedster Carrera 2	1993	260 000	155 000	125 000	95 000	70 000	
964 Turbo 3.6	1993/1994	280 000	185 000	155 000	125 000	90 000	
993	ANNÉE	CONCOURS	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT	ÉTAT MOYEN	À RESTAURER
993 272 ch Carrera	1994/1995	75 000	54 000	44 000	34 000	27 000	
993 272 ch Carrera 4	1995	75 000	57 000	45 000	33 000	27 000	
993 272 ch Carrera Cabriolet 2/4	1994/1995	80 000	63 000	52 000	41 000	30 000	
993 RS	1995/1996	260 000	220 000	200 000	180 000	140 000	
993 Turbo	1995/1998	200 000	142 000	120 000	98 000	70 000	
993 285 ch Carrera 2	1996/1998	75 000	63 000	50 000	37 000	27 000	
993 285 ch Carrera 4	1996/1998	75 000	63 000	50 000	37 000	27 000	
993 Targa	1996/1998	90 000	68 000	57 000	46 000	35 000	
993 285 ch 2/4 Cabriolet	1996/1998	90 000	71 000	60 000	49 000	35 000	
993 Carrera 4S	1996/1998	115 000	85 000	69 000	53 000	40 000	
993 GT	1996/1997	1 600 000	950 000	800 000	650 000	500 000	
993 Carrera S	1997/1998	120 000	88 000	72 000	56 000	45 000	
993 Carrera 4S/2S X51	1997/1998	140 000	110 000	85 000	60 000	47 000	
993 Turbo S	1998	400 000	300 000	260 000	220 000	130 000	

### 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



BOXSTER	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
Boxster 2.5	1997/1999	14 000	11 000	8 000
Boxster 986 2.7 220 ch	2000/2002	15 000	12 000	9 000
Boxster 986 S 252 ch	2000/2002	18 000	15 000	12 000
Boxster 986 2.7 228 ch	2003/2004	16 000	13 000	10 000
Boxster 986 S 260 ch	2003/2004	19 000	17 000	15 000
Boxster 986 S 550	2004	31 000	29 000	27 000
Boxster 987 2.7 240 ch	2005/2006	23 000	20 000	17 000
Boxster 987 S 3.2	2005/2006	25 000	22 000	19 000
Boxster 987 2.7 245 ch	2007/2009	24 000	21 000	18 000
Boxster 987 S 3.4 295 ch	2007/2009	28 000	26 000	24 000
Boxster RS 60	2008	41 000	37 000	33 000
Boxster S PDE 2	2009	45 000	40 000	35 000
Boxster 2.9	2009/2012	34 000	28 000	22 000
Boxster S 3.4 310 ch	2009/2012	39 000	34 000	29 000
Boxster S Black Edition	2011/2012	47 000	42 000	37 000
Boxster Spyder 987	2011/2012	70 000	65 000	60 000
Boxster 981 2.7	2013/2016	54 000	44 000	34 000
Boxster 981 S	2013/2016	59 000	49 000	39 000
Boxster 981 GTS	2014/2016	75 000	65 000	55 000
Boxster 981 Black Edition	2016	57 000	47 000	37 000
Boxster Spyder 981	2016	100 000	90 000	80 000
718 Boxster	2016/...		dep. 45 000	
718 Boxster S	2016/...		dep. 55 000	
718 Boxster GTS phase 1	2018/2020	95 000	85 000	75 000

CAYMAN	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
Cayman S	2006/2009	31 000	27 000	23 000
Cayman 2.7	2007/2009	26 000	22 000	18 000
Cayman S PDE 1	2008	39 000	34 000	29 000
Cayman Sport	2009	46 000	41 000	36 000
Cayman 2.9	2009/2012	35 000	28 000	21 000
Cayman S 320 ch	2009/2012	40 000	34 000	28 000
Cayman S Black Edition	2011/2012	47 000	42 000	37 000
Cayman R	2011/2013	64 000	59 000	54 000
Cayman 981 2.7	2013/2016	53 000	43 000	33 000
Cayman 981 S	2013/2016	58 000	52 000	38 000
Cayman 981 GTS	2015/2016	75 000	65 000	55 000
Cayman 981 Black Edition	2016	58 000	48 000	38 000
Cayman 981 GT4	2015/2016	95 000	85 000	75 000
718 Cayman	2016/...		dep. 44 000	
718 Cayman S	2016/...		dep. 52 000	
718 Cayman GTS phase 1	2018/...	92 000	82 000	72 000



# LA COTE DE FLAT6 MAGAZINE

996	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
996 3.4 Carrera	1997/2001	29 000	24 000	19 000
996 3.4 Carrera 4	1998/2001	29 000	24 000	19 000
996 3.4 Carrera Cab	1997/2001	34 000	29 000	24 000
996 3.4 Carrera 4 Cab	1998/2001	35 000	30 000	25 000
996 Millennium	2000	43 000	39 000	35 000
996 GT3 360 ch	2000/2001	80 000	70 000	60 000
996 Turbo	2000/2005	58 000	52 000	46 000
996 GT2 462 ch	2001/2003	125 000	105 000	85 000
996 3.6 Carrera	2002/2004	36 000	32 000	28 000
996 3.6 Carrera 4	2002/2005	37 000	32 000	27 000
996 3.6 Carrera Cab	2002/2004	37 000	33 000	29 000
996 3.6 Carrera 4 Cab	2002/2005	37 000	33 000	29 000
996 Targa	2002/2005	40 000	35 000	30 000
996 Carrera 4S	2002/2005	45 000	39 000	33 000
996 GT3 381 ch	2003/2005	87 000	77 000	67 000
996 GT3 RS	2004	175 000	145 000	115 000
996 Anniversaire	2004	58 000	53 000	48 000
996 Carrera 4S Cab	2004/2005	47 000	43 000	39 000
996 Turbo Cab	2004/2005	70 000	65 000	60 000
996 GT2 483 ch	2004/2005	265 000	240 000	215 000
996 Turbo S	2005	85 000	80 000	75 000
996 Turbo S Cab	2005	100 000	95 000	90 000
997	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
997 Carrera 325 ch	2005/2008	45 000	40 000	35 000
997 Carrera S 355 ch	2005/2008	53 000	45 000	37 000
997 Carrera Cab 325 ch	2005/2008	51 000	46 000	41 000
997 Carrera S Cab 355 ch	2005/2008	56 000	49 000	42 000
997 Carrera 4 325 ch	2006/2008	45 000	40 000	35 000
997 Carrera 4S 355 ch	2006/2008	57 000	49 000	41 000
997 Carrera 4 Cab 325 ch	2006/2008	50 000	45 000	40 000
997 Carrera 4S Cab 355 ch	2006/2008	59 000	53 000	47 000
997 GT3 3.6	2006/2008	89 000	84 000	79 000
997 Targa 4 325 ch	2007/2008	54 000	49 000	44 000
997 Targa 4S 355 ch	2007/2008	59 000	54 000	49 000
997 Turbo 3.6	2007/2009	78 000	70 000	62 000
997 GT3 RS 3.6	2007/2009	145 000	120 000	95 000
997 Turbo Cab 3.6	2008/2009	79 000	74 000	69 000
997 GT2	2008/2009	145 000	130 000	105 000
997 Carrera 345 ch	2009/2011	55 000	50 000	45 000
997 Carrera Cab 345 ch	2009/2011	60 000	55 000	50 000
997 Carrera S 385 ch	2009/2011	63 000	58 000	53 000
997 Carrera S Cab 385 ch	2009/2011	69 000	62 000	55 000
997 Carrera 4 345 ch	2009/2012	58 000	53 000	48 000
997 Carrera 4 Cab 345 ch	2009/2012	65 000	58 000	51 000
997 Carrera 4S 385 ch	2009/2012	68 000	60 000	52 000
997 Carrera 4S Cab 385 ch	2009/2012	70 000	64 000	58 000
997 Targa 4 345 ch	2009/2013	67 000	62 000	57 000
997 Targa 4S 385 ch	2009/2013	75 000	69 000	63 000
997 Sport Classic	2010	320 000	310 000	300 000
997 GT3 3.8	2010/2011	108 000	100 000	92 000
997 GT3 RS 3.8	2010/2011	152 000	140 000	128 000
997 Turbo 3.8	2010/2013	96 000	86 000	76 000
997 Turbo Cab 3.8	2010/2013	99 000	90 000	81 000
997 Turbo S	2010/2013	105 000	95 000	85 000
997 Turbo S Cabriolet	2010/2013	109 000	99 000	89 000
997 GT2 RS	2011	330 000	310 000	290 000



997 Carrera GTS	2011/2012	82 000	76 000	70 000
997 Carrera GTS Cab	2011/2012	88 000	82 000	76 000
997 Black Edition	2011	69 000	64 000	59 000
997 Black Edition Cab	2011	74 000	69 000	64 000
997 GT3 RS 4.0	2011/2012	330 000	320 000	310 000
997 Speedster	2011	290 000	280 000	270 000
997 Carrera 4 GTS	2011/2012	86 000	80 000	74 000
997 Carrera 4 GTS Cab	2011/2012	92 000	86 000	80 000
991	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
991 Carrera	2012/2015	81 000	71 000	61 000
991 S	2012/2015	86 000	76 000	66 000
991 Carrera Cab	2012/2015	88 000	78 000	68 000
991 S Cab	2012/2015	94 000	84 000	74 000
991 Carrera 4	2013/2015	87 000	77 000	67 000
991 Carrera 4S	2013/2015	94 000	84 000	74 000
991 Carrera 4 Cab	2013/2015	92 000	82 000	72 000
991 Carrera 4S Cab	2013/2015	100 000	90 000	80 000
991 GT3	2014/2016	135 000	115 000	95 000
991 Turbo	2014/2016	125 000	110 000	95 000
991 Turbo Cab	2014/2016	135 000	120 000	105 000
991 Turbo S	2014/2016	138 000	123 000	108 000
991 Turbo S Cab	2014/2016	145 000	130 000	115 000
991 50 ans	2014	152 000	142 000	132 000
991 Targa 4	2014/2016	105 000	95 000	85 000
991 Targa 4 S	2014/2016	120 000	110 000	100 000
991 GTS	2015/2016	112 000	102 000	92 000
991 GTS Cab	2015/2016	122 000	112 000	102 000
991 C4 GTS	2015/2016	114 000	104 000	94 000
991 C4 GTS Cab	2015/2016	122 000	112 000	102 000
991 Targa 4 GTS	2015/2016	140 000	130 000	120 000
991 Black Edition	2015/2016	87 000	77 000	67 000
991 Black Edition Cab	2015/2016	98 000	88 000	78 000
991 GT3 RS	2015/2017	172 000	157 000	142 000
991 Carrera ph 2	2016/2019	95 000	85 000	75 000
991 Carrera S ph 2	2016/2019	110 000	100 000	90 000
991 Carrera Cab ph 2	2016/2019	108 000	98 000	88 000
991 Carrera S Cab ph 2	2016/2019	118 000	108 000	98 000
991 Carrera 4 ph 2	2016/2019	106 000	96 000	86 000
991 Carrera 4 S ph 2	2016/2019	115 000	105 000	95 000
991 Carrera 4 Cab ph 2	2016/2019	115 000	105 000	95 000
991 Carrera 4S Cab ph 2	2016/2019	123 000	113 000	103 000





991 Targa 4 ph 2	2016/2019	124 000	114 000	104 000	
991 Targa 4S ph 2	2016/2019	128 000	118 000	108 000	
991 Turbo ph 2	2016/2019	150 000	140 000	130 000	
991 Turbo S ph 2	2016/2019	168 000	158 000	148 000	
991 Turbo Cab ph 2	2016/2019	160 000	150 000	140 000	
991 Turbo S Cab ph 2	2016/2019	176 000	166 000	156 000	
991 R	2016	310 000	290 000	270 000	
991 S Endurance Edition	2017	135 000	125 000	115 000	
991 GTS ph 2	2017/2019	122 000	112 000	102 000	
991 GTS Cab ph 2	2017/2019	134 000	124 000	114 000	
991 C4 GTS ph 2	2017/2019	133 000	123 000	113 000	
991 C4 GTS Cab ph 2	2017/2019	140 000	130 000	120 000	
991 Targa 4 GTS ph 2	2017/2019	144 000	134 000	124 000	
991 GT3 ph 2	2017/2019	164 000	154 000	144 000	
991 Turbo S Exclusive Series	2017	335 000	320 000	305 000	
991 GT2 RS	2018/2019	370 000	355 000	340 000	
991 GT3 Touring	2018/2019	175 000	165 000	155 000	
991 Carrera T	2018/2019	105 000	95 000	85 000	
991 GT3 RS	2018/2019	230 000	220 000	210 000	
991 Speedster	2019	369 000	349 000	329 000	
SUPERCARS		ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
Carrera GT	2003/2006	770 000	670 000	570 000	
918 Spyder	2013/2015	1 200 000	1 100 000	1 000 000	

992	ANNÉE	PARFAIT ÉTAT	COTE FLAT6	BON ÉTAT
992 Carrera	2019/....		dep. 105 000	
992 Carrera Cabriolet	2019/....		dep. 119 000	
992 Carrera 4	2019/....		dep. 110 000	
992 Carrera 4 Cabriolet	2019/....		dep. 120 000	
992 Carrera S	2019/....		dep. 115 000	
992 Carrera S Cabriolet	2019/....		dep. 125 000	
992 Carrera 4S	2019/....		dep. 125 000	
992 Carrera 4S Cabriolet	2019/....		dep. 135 000	



PRESTIGE

Vous manquez d'assurance ?  
Faites-nous confiance.

L'assurance des véhicules  
haut de gamme depuis 1975

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

SARL TOLÈDE GROUPE & ASSOCIÉS - Le Toucan, 13/19 avenue Charles Regazzoni, 17200 Royan  
Agents généraux et courtiers en assurances - RCS Saintes 824263867 - Capital social 1 548 800 €  
Orias 177000510 (www.orias.fr) - ACPR 4 place de Budapest, CS 92459, 75436 Paris Cedex 09. Le  
service réclamations répond aux mêmes coordonnées que la raison sociale dans un délai de traite-  
ment de 48h jours ouvrés. Intermédiation selon les modalités de l'article L.520-1 II-b du code des  
assurances. La Médiation de l'Assurance - TSA 50110, 75441 Paris Cedex 09. Contrat Allianz.



**WWW.FLAT6MAG.COM**

# **PETITES ANNONCES**

**PARTICULIERS :**

**PARUTION GRATUITE  
JUSQU'À LA VENTE  
DE VOTRE VÉHICULE\***

**PROFESSIONNELS :**

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

\* Tous les détails sur [www.flat6mag.com](http://www.flat6mag.com)

[WorldMags.net](http://WorldMags.net)



**LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE**

Confinement : les horaires d'ouverture des spécialistes Porsche en France

Rechercher une petite annonce

Modèle  Prix  € Kilométrage max  KM

Q RECHERCHER



> Découvrez les dernières actualités



**Future Porsche 911 (992) GT3 : vers un moteur atmosphérique 4 L ?**

Le 17/11/2020

Déclinaison appréciée de la 911, la future 992 GT3 poursuit son développement aux alentours de Stuttgart. Parmi les rumeurs qui circulent, certaines font état d'un retour au moteur atmo.

LIRE LA SUITE



**Confinement : les horaires d'ouverture des spécialistes Porsche en France**

Le 13/11/2020

A la suite des mesures de reconfinement en France, certains commerces jugés non essentiels ont été contraints de fermer leurs portes. Cela vaut aussi pour nos spécialistes indépendants, mais la plupart poursuivent leur activité de mécanique. Nous dressons la liste des spécialistes Porsche ouverts et des services disponibles pendant le confinement.

LIRE LA SUITE



**Porsche dévoile la 919 Street, le Vision Spyder et le Vision Renndienst**

Le 12/11/2020

Dans le cadre de la campagne « Porsche Unseen », le constructeur vient de révéler trois concepts inédits : la 919 Street, le Vision Spyder et le Vision Renndienst.

LIRE LA SUITE

> En kiosque : N° 356 - Novembre 2020

> Publiez votre annonce

30 ans !

Flat 6 magazine a 30 ans ! Lorsque le numéro un est sorti, en novembre 1990, nous étions en pleine période de lancement de la gamme 964, c'est pourquoi, pour fêter cet anniversaire, nous avons repris un cabriolet 964 Carrera 2, pour la "confronter" à une 992 Cabriolet, dans un carnet de voyage entre Paris et Saint-Tropez. Ou 30 ans d'évolution en 30 spots entre ces deux villes. Par ailleurs, tous les membres de notre rédaction ont défini les 30 faits marquants de ces 30 dernières années. Un bonheur ne venant jamais seul, ce numéro est aussi notre 356<sup>ème</sup>, d'où la présence d'un guide d'achat sur les Porsche 356. Bonne lecture !

// Marc Joly



ABONNEZ-VOUS DÈS MAINTENANT !

GUIDE D'ACHAT LES PORSCHE 356

**FLAT6**  
Magazine  
LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

NUMÉRO ANNIVERSAIRE  
30 ANS DE FLAT6 MAGAZINE  
30 faits marquants de la rédaction  
30 spots entre Paris et Saint Tropez  
30 ans d'évolution de la 964 à la 992

**30 ANS**

EXCLUSIF LA 992 DE JACKY ICKX  
REPORTAGE LE PARADIS PORSCHE  
RUMOURS 992 GT, 992 GT3 RS, MACAN, TAYCAN CROSS TURISMO

VISUALISER UN EXTRAIT DU MAGAZINE

991 Targa 4S PRO  
Porsche 991  
55 200 km  
114 900 €

992 S cabriolet PRO  
Porsche 992  
5 000 km  
151 000 €

997 Carrera 4S 385ch  
Porsche 997  
122 000 km  
49 900 €

928  
Moteurs avant  
128 000 km  
18 000 €

CONSULTER TOUTES LES ANNONCES



**997 SPORT CLASSIC 04/2010**

40 500 km, Nr. 159/250, échap. Martin Scart, palmarès unique, PSM, PASM, châssis sport, pack cuir, etc **AP358001**  
**Px: 280 000€ Tél: 06 09 92 68 34 Dépt 29**



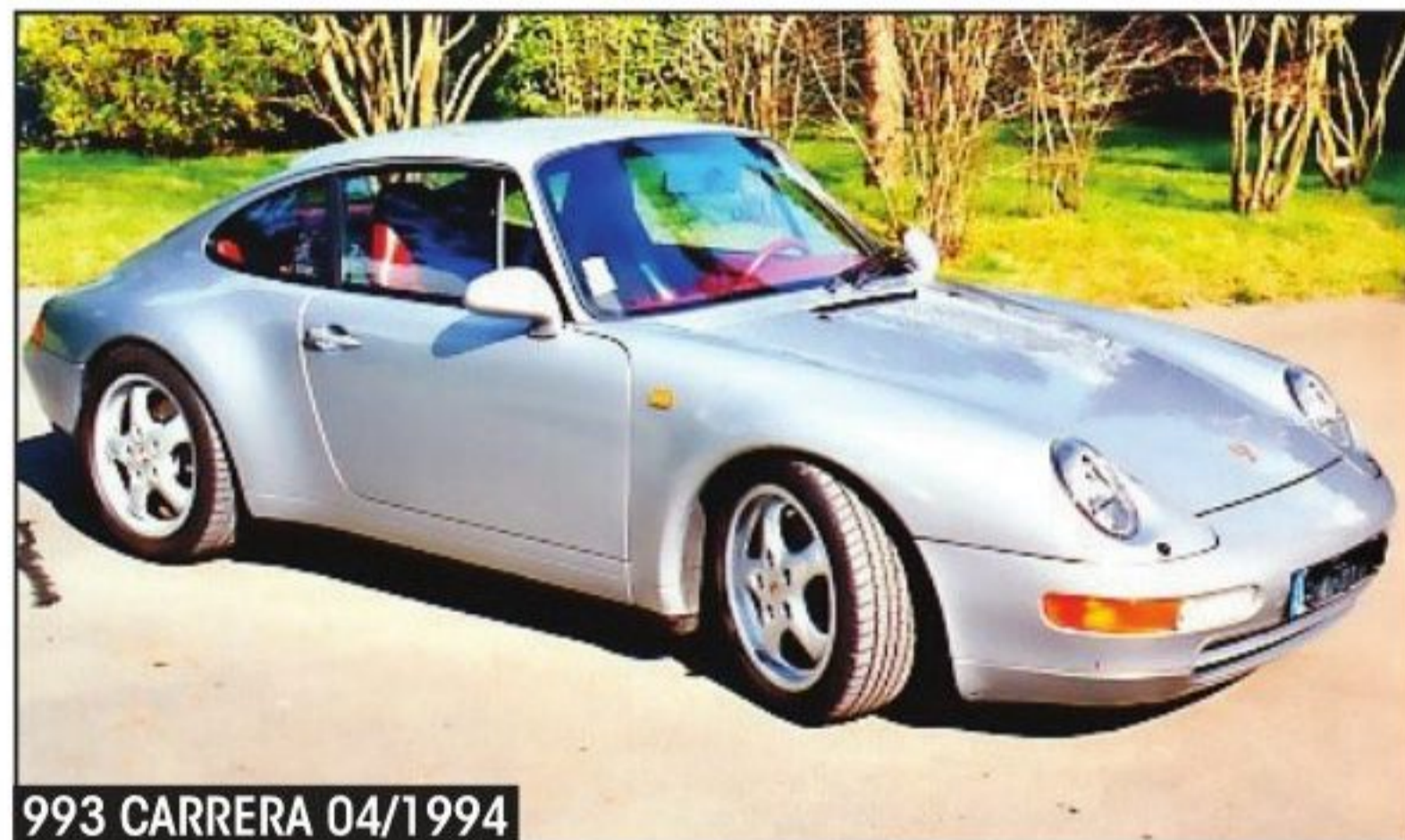
**964 SPEEDSTER CARRERA 2**

Noble Auctions a le plaisir de vous proposer cette Porsche 911 Belcar « Speedster » de 1993, unique en son genre. **AP357008**  
**Px: 66 000€ Tél: 0032 477 17 75 31 Belgique**



**996 ANNIVERSAIRE "40 JAHRE" 2004**

90 500 km, parfait état int et ext, argent GT, tout cuir noir, Kit X5, PSM, PCM, Toit ouvrant elect, Jantes 18", tt équipements d'origine. **AP358002**  
**Px: 59 000€ Tél: 06 62 60 25 62 Dépt 06**



**993 CARRERA 04/1994**

128 000 km, TBE carrosserie et sellerie, carnet d'entretien cplet, expertise récente, CT RAS, vendu en dessous de la côte suite décès **AP357007**  
**Px: 49 000€ Tél: 06 85 20 87 44 Dépt 16**



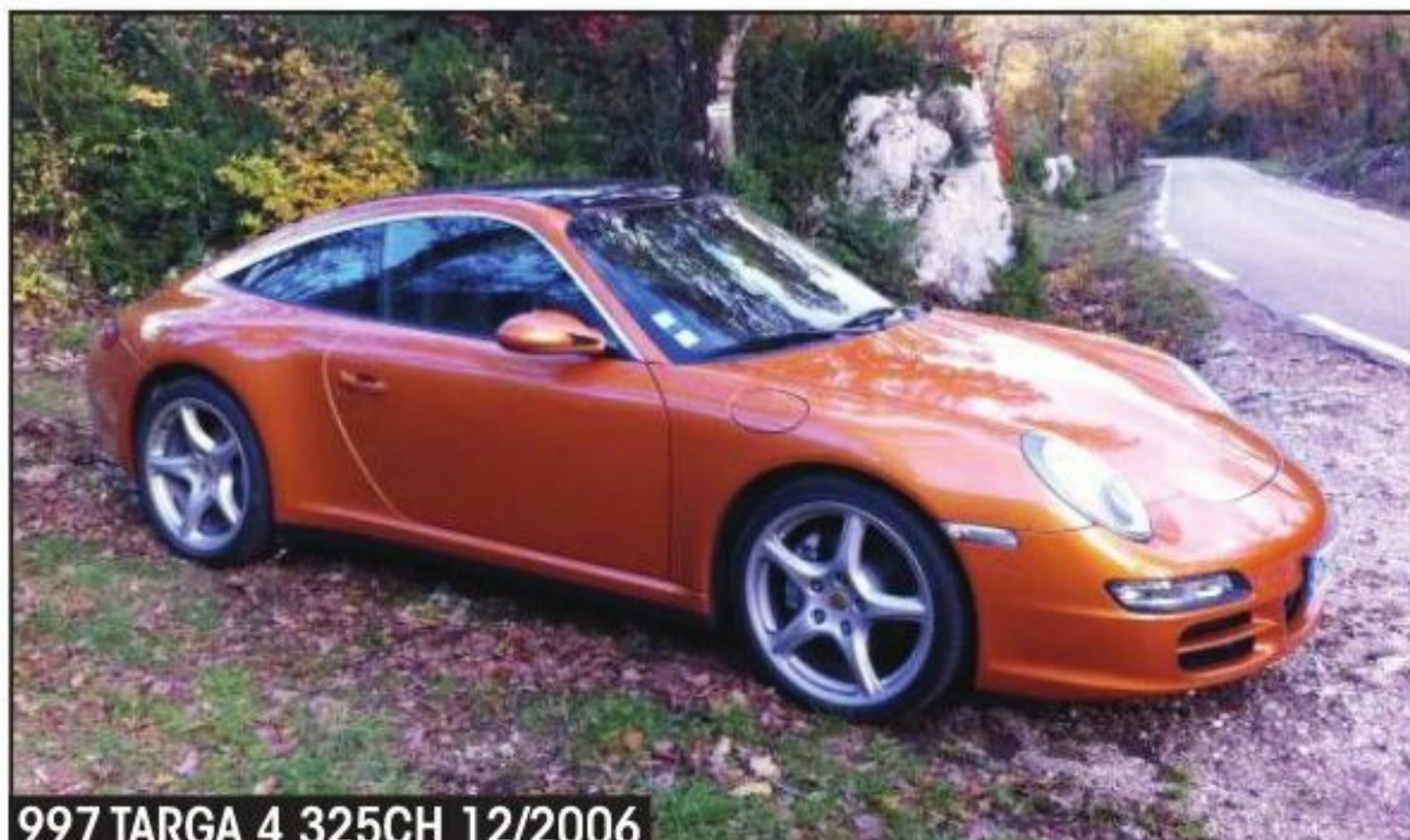
**997 TARGA 4S 355CH 04/2007**

138 000 km, vert olive, int cocoa (teinte spéciale), entretien Porsche, 2e main, gar PA jusqu'au 31/08/21, parfait état méca et carross **AP357006**  
**Px: 59 800€ Tél: 06 87 83 22 45 Dépt 27**



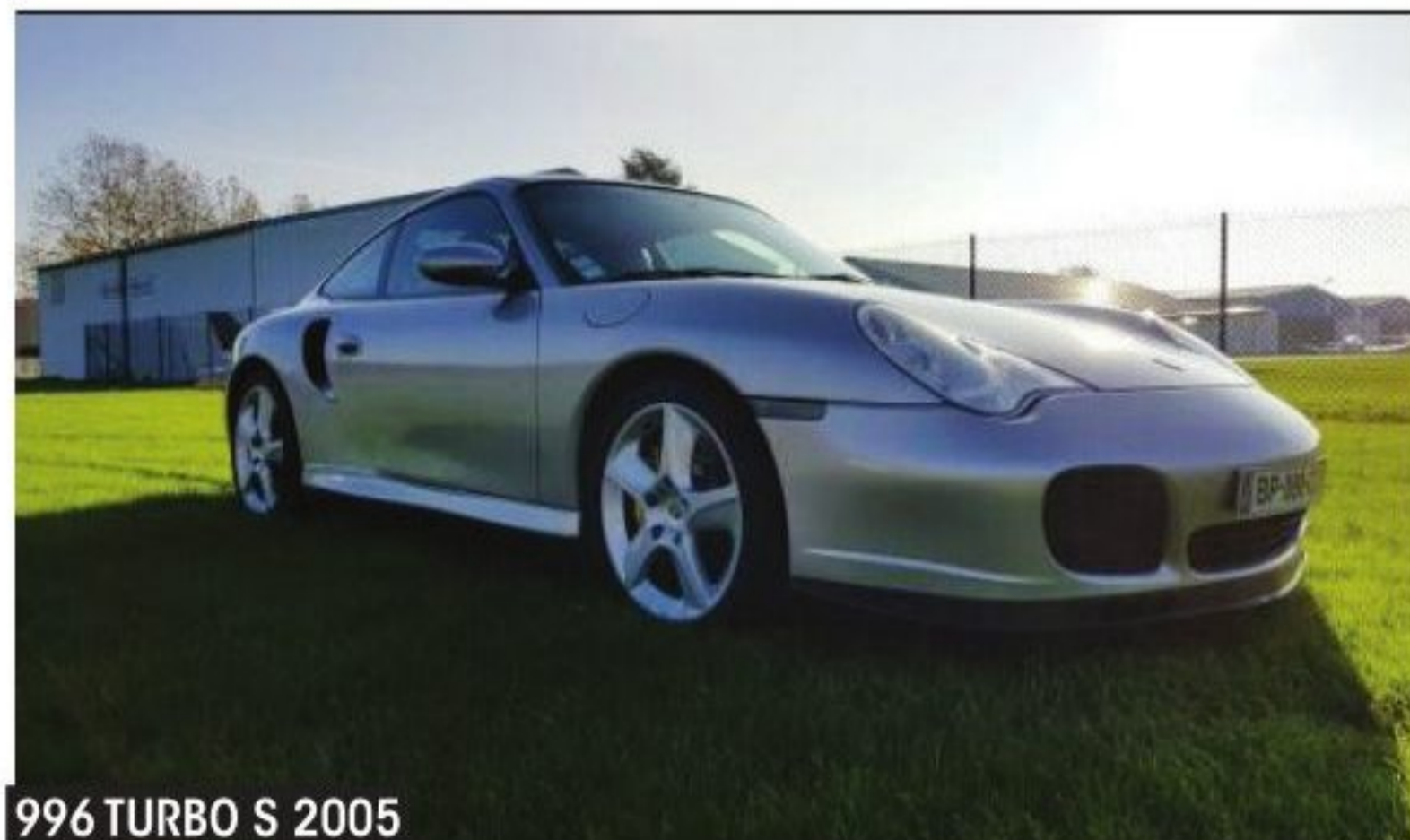
**911 CARRERA GTS 05/2017**

58 000 km, 1ère main, "Porsche Approved Warranty" 05/2021, entretien à jour (même centre Porsche), freins nfs à 51 000 km, pns bons, **AP357003**  
**Px: 102 500€ Tél: 07 66 51 12 31 Dépt 83**



**997 TARGA 4 325CH 12/2006**

87 000 km, Or Nordique métal (rare), Française, 2ème main garantis, GPS tactile Alpine 7100 + Pack Audio FOCAL **AP352003**  
**Px: 52 000€ Tél: 06 11 09 83 09 Dépt 84**



**996 TURBO S 2005**

106 000 km, Parfait état Rare uniquement 600 exemplaires fabriqués, Véhicule sous bâche état neuf **AP357005**  
**Px: 75 000€ tél: 06 63 66 58 58 Dépt 77**

# 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<sup>e</sup> anniversaire. Retrouvez les occasions du réseau Porsche via le moteur de recherche Porsche sur [finder.porsche.com/fr](https://finder.porsche.com/fr)



Pour plus d'informations, rendez-vous sur [www.porsche.fr](https://www.porsche.fr) rubrique Porsche Approved ou dans votre Centre (Service) Porsche.  
Porsche France - RCS Nanterre B348 567 504



**PORSCHE**  
WorldMags.net



**FS358115** 992 Turbo S 3.8L 560cv 06/2020, 4 900 km, Gris Quartz, ITC noir, PSE noir, servotronic +, PDLs+, feux ar Exclusive, SC, volant sport GT chauffant, Burmester, Px: 269 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



**FS358116** 992 Carrera S Cab 3.0L 450cv 08/2019, 13 950 km, ITC gris ardoise, roues ar direct, PSE, pack sport chrono, servotronic +, PASM -10mm, PDLs+, Px: 149 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



**FS358117** Boxster Spyder 3.8L 375cv 03/2016, 15 252 km, rouge indien, int noir, ste-vent, 64L, jtes peintes couleur platine, clim bi-zone, SC, ceintures rouges indien, int alu brossé, Px: 95 990€, Centre Porsche Roissy Tél.: 01 34 31 25 30 Dépt 95



**FS358118** Panamera 4 E-Hybrid 05/2018, 29 084 km, Noir Intense métal, ITC noir, roues ar direct, PDLs, SC, caméra 360°, soft close, TO pano, affichage limit vitesse, Px: 85 990€ Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



**FS358119** Cayenne E-Hybrid Coupé 05/2020, 8 930 km, craie, ITC bicolore noir/rouge bordeaux, affich tête-haute, dispositif attelage, pack int carbone, régl de vit adaptatif, Px: 128 890€ Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



**FS358120** Panamera Turbo 03/2017, 23 228 km, gris Volcano, int tt cuir noir, clim 4 zones, Soft Close, PDLs +, TO pano, sges sport adaptatifs avec Pack Mémoire (18 réglages) Px: 94 990€ Centre Porsche Lille Tél.: 03 20 43 21 68 Dépt 59



**FS358121** Panamera 4.0 V8 Turbo 550ch 2018, 3 558 km, PDK, teinte extérieur "Gris volcano", PVTs Plus, pack Mémoire Confort (14 réglages) Px: 144 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



**FS358122** 992 Carrera 4S 450ch 2019, 12 573 km, PDK, Teinte extérieur « Jaune Racing », pack Sport Chrono, pack intérieur Carbone, PCCB Px: 145 900€, Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



**FS358123** 911 GT3 500ch 2018, 16 552 km, PDK, Teinte extérieur "Bleu Miami", système de levage de l'essieu avant, pack Sport Chrono, réserv 90L, Pack Clubsport Px: 165 500€ Centre Porsche Lyon Nord Tél.: 04 72 72 08 38 Dépt 69



**FS358124** Boxster 3.4 Spyder 320ch 2010, 60 142 km, Teinte extérieur « Blanc », Phares bi-xénon directionnels, régulateur de vitesse Px: 64 900€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



**FS358125** 911 Coupe Carrera 4 GTS PDK 430ch 2014, 26 922 km, PDK, Teinte extérieur « rouge », suppression des sièges arrières, volant SportDesign Px: 115 900€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



**FS358126** Cayenne Coupe 4.0 V8 Turbo 550ch 2019, 25 215 km, Teinte extérieur « Noir », sges chauff et ventilés avant, phares matriciels à LED avec PDLs Px: 139 900€, Centre Porsche Lyon Sud Tél.: 04 72 09 02 09 Dépt 69



**FS358127** 911 Coupe 3.8 Turbo S PDK 580ch 2016, 29 236 km, PDK, Teinte extérieur « Blanc », volant Sport, phares directionnels Px: 157 900€ Centre Service Porsche Montélimar Tél.: 04 75 01 90 35 Dépt 26



**FS358128** 911 Cab 3.0 S PDK 450ch 2019, 4 486 km, PDK, Teinte ext « Rouge carmin », sièges conducteur et passager électrique, Volant sport multifonction Px: 163 900€ Centre Service Porsche Montélimar Tél.: 04 75 01 90 35 Dépt 26



**FS358129** 911 Coupe 3.0 T PDK, 370ch 2018, 43 190 km, PDK, Teinte extérieur «Noir», Pack Sport Chrono, PCM, PDLs, Servotronic Plus Px: 96 900€ Centre Service Porsche Montélimar Tél.: 04 75 01 90 35 Dépt 26

## Stock permanent

+ de 150 voitures sur notre pôle Groupe Sonauto

Centres Porsche Lille, Roissy, Lyon et Montélimar





# L'énergie dont vous avez besoin pour démarrer la journée.

## Nouvelle Panamera 4S E-Hybrid.

Sans arrêt en mouvement ? Montez à bord de la nouvelle Panamera 4S E-Hybrid. Son autonomie en tout-électrique lui permet de couvrir 80 % des trajets journaliers\*. Et pour les escapades du week-end, profitez pleinement de son moteur thermique. Découvrez une berline dotée de performances exceptionnelles et d'un confort à bord sans pareil.

**Centre Porsche Lille**  
Groupe Sonauto  
Tél. : 03 20 43 21 68  
[lille.centreporsche.fr](http://lille.centreporsche.fr)

**Centre Porsche Roissy**  
Groupe Sonauto  
Tél. : 01 34 31 25 30  
[roissy.centreporsche.fr](http://roissy.centreporsche.fr)

**Centre Porsche Lyon Nord**  
Groupe Sonauto  
Tél. : 04 72 72 08 38  
[lyon-nord.centreporsche.fr](http://lyon-nord.centreporsche.fr)

**Centre Porsche Lyon Sud**  
Groupe Sonauto  
Tél. : 04 72 09 02 09  
[lyon-sud.centreporsche.fr](http://lyon-sud.centreporsche.fr)

**Centre Service Porsche Montélimar**  
Groupe Sonauto  
Tél. : 04 75 01 90 35  
[montelimar.centreservice-porsche.fr](http://montelimar.centreservice-porsche.fr)

\*Source : Avere-France. Article publié en mars 2019 : 80 % des trajets journaliers effectués par les Français sont d'une distance de moins de 50 kilomètres. Enquête « Le baromètre de la mobilité électrique » réalisée par IPSOS pour le compte de l'Avere-France et Mobavia en septembre 2018.

Gamme Panamera (28/10/2020) - Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 2,0 à 13,3 l/100 km - Émissions de CO<sub>2</sub> : de 45 à 302 g/km. Plus d'informations sur le site [www.porsche.fr](http://www.porsche.fr)



**PORSCHE**  
WorldMags.net



**FS358184 997.1 Turbo 12/2006**, 26 400 km, gris arctique, tout cuir Cocoa, Tiptronic S, pack Sport Chrono Plus TOE, PCM, sièges sport Px: 75 200€ Centre Porsche Vélizy  
Tél: 01 30 67 62 00 [www.velizy.centreporsche.fr](http://www.velizy.centreporsche.fr)



**FS358185 Cayenne Diesel Platinum Edition 12/2017**, 48 800 km, cuir noir, PASM, TOE, PDLS, Pack mémoire, réservoir 100L, SC av Px: 46 200€ Centre Porsche Saint-Maur  
Tél: 01 49 76 78 78 [www.saint-maur.centreporsche.fr](http://www.saint-maur.centreporsche.fr)



**FS358186 Cayenne Turbo Coupé 04/2019**, 6 100 km, tt cuir noir, JA Turbo 22", PDCC, ventilation sges av, roues ar directrices, pack Sport Chrono Px: 142 200€ Centre Porsche Vélizy  
Tél: 01 30 67 62 00 [www.velizy.centreporsche.fr](http://www.velizy.centreporsche.fr)



**FS358187 Macan II 01/2019**, 20 600 km, cuir noir, Apple CarPlay, attelage, réglu adaptatif, PASM, caméra 36,0°, réservoir 75L, TOE Px: 78 200€ Centre Porsche Saint Germain en Laye  
Tél: 01 39 04 69 00 [www.saint-germain.centreporsche.fr](http://www.saint-germain.centreporsche.fr)



**FS358188 Panamera GTS 01/2019**, 8 200 km, pack int GTS, noir/rouge carmin, jtes 21", PDLS +, PDCC, roues ar direct, caméra 360°, Px: 137 200 € Centre Porsche Service Paris Est  
Tél: 01 60 94 81 40 [www.centreservice-porsche.fr/paris\\_est](http://www.centreservice-porsche.fr/paris_est)



**FS358189 991.2 Targa 4S 07/2016**, 41 800 km, tt cuir beige, PDK, BOSE, PDLS+, SC, réglu vitesse, échap sport, JA Carrera Classic 20" Px: 123 200€ Centre Porsche Paris 16  
Tél: 01 39 04 69 00 [www.paris-16.centreporsche.fr](http://www.paris-16.centreporsche.fr)



**FS358190 Panamera 4 E-Hybrid ST 08/2018**, 28 200 km, tt cuir noir, JA Panamera Sport Design 21", PDLS+, pack mémoire, Px: 107 200€ Centre Porsche Saint Germain en Laye  
Tél: 01 39 04 69 00 [www.saint-germain.centreporsche.fr](http://www.saint-germain.centreporsche.fr)



**FS358191 Cayenne S Diesel 12/2016**, 65 000 km, noir Intense, tt cuir noir, TOE, SC av, réservoir 100L, BOSE, PDLS, PASM, pack mémoire Px: 62 200€ Centre Porsche Service Paris Est  
Tél: 01 60 94 81 40 [www.centreservice-porsche.fr/paris\\_est](http://www.centreservice-porsche.fr/paris_est)



**FS358192 991.2 Carrera 4 GTS 11/2018**, 20 300 km, noir intense, tout cuir/alcantara noir, SC, PASM, jantes Turbo S 20" TOE Px: 129 200€ Centre Porsche Service Paris Est  
Tél: 01 60 94 81 40 [www.centreservice-porsche.fr/paris\\_est](http://www.centreservice-porsche.fr/paris_est)



**FS358193 991.2 GT3 04/2018**, 11 000 km, argent GT, PDK, tout cuir noir, réservoir 90L, Lift, PDLS Baquets intégraux, Pack Sport Chrono/Laptrigger Px: 169 200€ Centre Porsche Levallois  
Tél: 01 49 68 34 34 [www.levallois.centreporsche.fr](http://www.levallois.centreporsche.fr)



**FS358194 Macan 10/2017**, 25 000 km, noir intense, cuir noir, PDLS, PCM, TOE, réservoir 75L, BOSE, pack mémoire, sorties échap sport Px: 64 200€ Centre Porsche Levallois  
Tél: 01 49 68 34 34 [www.levallois.centreporsche.fr](http://www.levallois.centreporsche.fr)



**FS358195 992 Carrera S 03/2019**, 15 700 km, tt cuir noir, caméra ar, Lift, PDCC Sport, PASM, PDLS+, échap sport, réservoir 90L Px: 138 200€ Centre Porsche Saint Germain en Laye  
Tél: 01 39 04 69 00 [www.saint-germain.centreporsche.fr](http://www.saint-germain.centreporsche.fr)



**FS358196 Cayenne S 11/2017**, 6 000 km, noir intense, tt cuir noir, caméra, sges av/ar chauff/ventilés, pack mémoire, réservoir 90L, PASM, TOE Px: 95 200€ Centre Porsche Vélizy  
Tél: 01 30 67 62 00 [www.velizy.centreporsche.fr](http://www.velizy.centreporsche.fr)



**FS358197 991.2 Turbo 11/2017**, 16 800 km, noir Intense, tout cuir noir, pack int carbone, pack Sport Chrono PDLS+, Lift, TOE, sges Sport Pack Mémoire Px: 145 200€ Centre Porsche Levallois  
Tél: 01 49 68 34 34 [www.levallois.centreporsche.fr](http://www.levallois.centreporsche.fr)



**FS358198 Cayenne S Coupé 08/2019** 7 200 km tt cuir bleu graphite/craie, PASM PDLS+, PSCB caméra 360° InnoDrive Px: 119 200€ Centre Porsche Saint Germain en Laye  
Tél: 01 39 04 69 00 [www.saint-germain.centreporsche.fr](http://www.saint-germain.centreporsche.fr)



**FS358199 991.1 Carrera 03/2012**, 55 000 km, noir, tout cuir noir, PDK, PASM, PCM, PDLS, TOE, sièges chauffants/ventilés Px: 79 200€ Centre Porsche Vélizy  
Tél: 01 30 67 62 00 [www.velizy.centreporsche.fr](http://www.velizy.centreporsche.fr)



**FS358200 Cayenne 03/2018**, 37 400 km, bleu basque, tt cuir noir/beige, SC av, pack mémoire, réservoir 90L, susp pne, PASM Px: 77 200€ Centre Porsche Vélizy  
Tél: 01 30 67 62 00 [www.velizy.centreporsche.fr](http://www.velizy.centreporsche.fr)



**FS358201 Taycan Turbo 02/2020**, 10 000 km, cuir Club Olea/noir basalte, toit pano, caméra 360° Electric sport sound, InnoDrive, Pack Sport Chrono Px: 162 900€ Centre Porsche Vélizy  
Tél: 01 30 67 62 00 [www.velizy.centreporsche.fr](http://www.velizy.centreporsche.fr)



# Réunion de famille.

## Track Day\* Centres Porsche Paris.

En octobre dernier, les Centres Porsche Paris ont eu le plaisir d'accueillir lors d'un Track Day 60 équipages de passionnés sur le mythique circuit Bugatti du Mans. L'opportunité pour eux de perfectionner leurs compétences et de profiter pleinement des performances délivrées par leur Porsche. Rendez-vous en 2021 pour une nouvelle saison de sorties inédites.

**Centre Porsche Paris Levallois**  
[levallois.centreporsche.fr](http://levallois.centreporsche.fr)

**Centre Porsche Paris Saint-Germain**  
[saint-germain.centreporsche.fr](http://saint-germain.centreporsche.fr)

**Centre Porsche Paris 16**  
[paris-16.centreporsche.fr](http://paris-16.centreporsche.fr)

**Centre Porsche Paris Saint-Maur**  
[saint-maur.centreporsche.fr](http://saint-maur.centreporsche.fr)

**Centre Porsche Paris Vélizy**  
[velizy.centreporsche.fr](http://velizy.centreporsche.fr)

**Centre Service Porsche Paris Est**  
[paris-est.centreservice-porsche.fr](http://paris-est.centreservice-porsche.fr)

\*Track Day : journée de piste - Crédit photo : Florent Lamour.

Pour plus d'informations sur nos événements à venir, merci de contacter vos Centres Porsche Paris à l'adresse suivante : [marketing-pds@porsche.fr](mailto:marketing-pds@porsche.fr)



**PORSCHE**  
WorldMags.net



**100 % Porsche.**

**Véhicules Porsche Approved.**

**Centre Porsche Monaco**

Tél. : 00 377 97 98 13 13

[www.centreporsche.fr/monaco](http://www.centreporsche.fr/monaco)

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



**PORSCHE**



**FS358131 991 ph1 Turbo S Cab PDK 02/2014**, 58 900 km, brun anthracite, int expresso/cognac, capote marron, sièges ventilés Px: 129 900€, Centre Porsche Monaco  
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou [www.centreporsche.fr/monaco](http://www.centreporsche.fr/monaco)



**FS358132 718 Boxster S PDK 06/2016**, 25 000 km, bleu graphite, tt cuir rouge, capote rouge, ttes opt dont sono Burmester Px: 74 900€, Centre Porsche Monaco  
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou [www.centreporsche.fr/monaco](http://www.centreporsche.fr/monaco)



**FS358133 981 Cayman PDK 05/2015**, 59 500 km, gris quartz, int noir avec sges Sport +, échap sport, jtes Boxster S 19", PCM, clim auto Px: 49 900€, Centre Porsche Monaco  
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou [www.centreporsche.fr/monaco](http://www.centreporsche.fr/monaco)



**FS358134 992 C2 PDK 12/2019**, 5 900 km, argent GT, int tt cuir Sport noir, Bose, PDLS+, cam 360°, levage train av, syst échap Sport Px: 143 000€, Centre Porsche Monaco  
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou [www.centreporsche.fr/monaco](http://www.centreporsche.fr/monaco)



**FS358135 991 ph2 Turbo PDK 12/2018**, 15 000 km, argent rhodium, int tt cuir bleu graphite/craie, PDLS+, PDCC, TO vitré, levage train av Px: 154 000€, Centre Porsche Monaco  
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou [www.centreporsche.fr/monaco](http://www.centreporsche.fr/monaco)



**FS358136 991 ph1 C2 CAB PDK 08/2012**, 73 000 km, noir Basalte, int cuir noir, radars av/ar, PCM, Jantes 20", sièges chauffants Px: 79 000€, Centre Porsche Monaco  
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou [www.centreporsche.fr/monaco](http://www.centreporsche.fr/monaco)



**FS358137 Panamera 4S ST 08/2018**, 50 km, noir intense, ITC noir, PDLS+, Pk Sport chrono, Jantes 21" Exclusive Design noir, Bose, 360° Px: 115 000€, Centre Porsche Monaco  
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou [www.centreporsche.fr/monaco](http://www.centreporsche.fr/monaco)



**FS358138 Cayenne Turbo Coupé 09/2019**, 4 800 km Acajou métal, ITC noir, véh FR, Burmester, attelage auto, roues ar dir, syst échap Sport Px: 145 900€, Centre Porsche Monaco  
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou [www.centreporsche.fr/monaco](http://www.centreporsche.fr/monaco)



**FS358139 Panamera Turbo ST, 12/2018**, 31 000 km, Gris Volcano, ITC noir, véh. FR, Burmester, TO pano, 360°, roues AR dir, syst échap Sport Px: 125 000€, Centre Porsche Monaco  
Tél.: 00 377 97 98 13 13 ou [www.centreporsche.fr/monaco](http://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](http://www.centreporsche.fr/antibes)

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



PORSCHE



**FS356230 Panamera Turbo Sport Turismo 12/2019**, 9 508 km, gris volcan, tout cuir noir, Burmester, camera 360, toit pano, roues ar direct... gar constructeur Px: 183 900€, Centre Porsche Antibes tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



**FS356231 991 Carrera 03/2014**, 93 142 km, noir, tout cuir beige, GPS, Bluetooth, Toit Ouvrant, jantes 20", Bose, Garantie 12 mois Porsche Approved Px: 74 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



**FS356232 991 Carrera 07/2012**, 65 093 km, bleu métal, cuir beige, jantes 20", GPS, Bluetooth, Toit Ouvrant, sièges chauffants, gar 12 mois Porsche Approved Px: 74 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



**FS356233 991 Carrera S 11/2015**, 66 237 km, gris quartz, tout cuir expresso, Burmester, TO vitre, jtes 20", camera de recul, phares à Led gar 12 mois Porsche Approved Px: 99 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



**FS356234 718 Cayman 10/2019**, 22 480 km, argent GT, cuir noir, sièges Sport 14 réglages, jantes 20", échappement Sport, suspension Pilote, garantie constructeur, Px: 69 900€ Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



**FS356235 Cayenne Turbo Coupe 08/2019**, 12 411 km, blanc carrera, pied de poule noir, toit carbone, jantes 22", camera 360, affichage tête haute gar constructeur Px: 149 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



**FS356236 Cayenne Hybrid 10/2019**, 12 050 km, blanc carrera, tout cuir noir, camera 360, toit pano, jantes 21", Bose, garantie constructeur Px: 109 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



**FS356237 Panamera 4 Hybrid Sport Turismo 12/2019**, 25 km, gris clair, cuir noir, camera 360, toit pano, roues ar directrices, jtes 21" garantie constructeur Px: 121 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06



**FS356238 Cayenne S 04/2018**, 14 180 km, blanc, tout cuir noir, toit pano, phares Led, soft close, sièges 18 réglages, gar 12 mois Porsche Approved Px: 94 900€, Centre Porsche Antibes Tél.: 04 92 91 33 88 Dépt 06

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

**PORSCHE**

Centre Porsche Caen  
caen.centreporsche.fr

Centre Porsche Rouen  
rouen.centreporsche.fr

Centre Porsche Classic Rouen  
rouen.centreporsche-classic.fr



**PORSCHE**



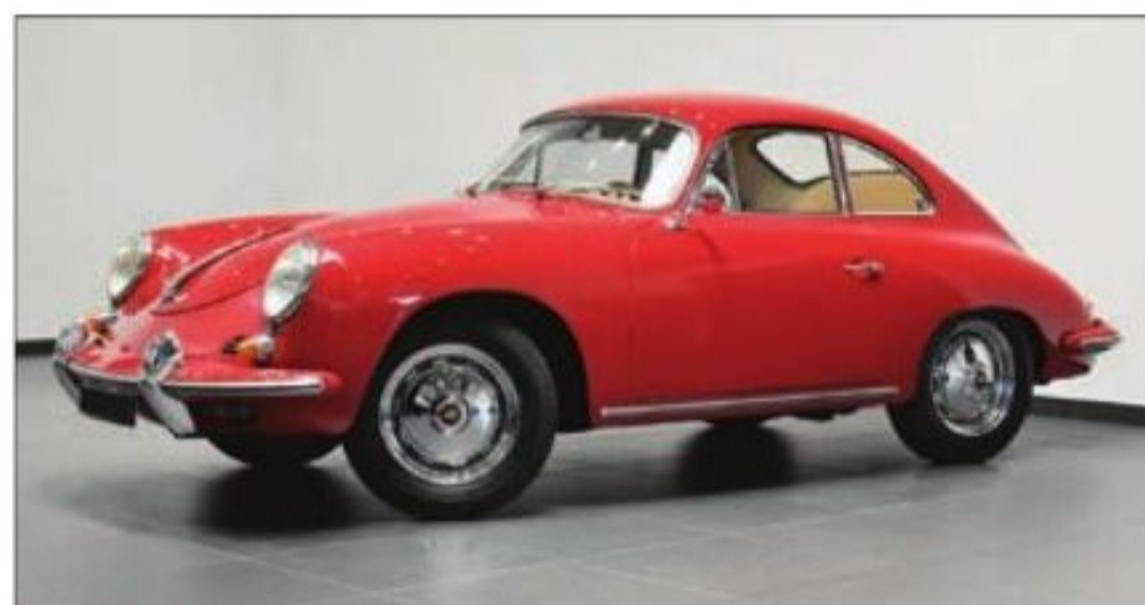
**FS358158 911 Carrera S Cab 12/2020**, 7 000 km, craie, ITC Gris Ardoise, assist. park, cam 360°, BV PDK, BOSE, pack Sport Chrono, phares matriciels, PDLS+, PASM, Px: 187 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



**FS358159 911 Carrera 4 GTS 03/2017**, 29 345 km, ITC noir et alcantara GTS, phares LED, assist pkg, cam recul, PDK, servotronic, châssis sport, roues ar direct, Px: 132 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



**FS358160 911 3.2 Jubilé (Classic) 01/1988**, 103 962 km Bleu Diamant mét, int cuir Argent-Bleu métropole, essuie-glace AR, sièges cuir souple, TO électr Px: 87 400€, Centre Porsche Classic Rouen Tél.: 02 32 96 71 50 Dépt 76



**FS358161 356 B Super 90 1.6 90ch 02/1961**, kilométrage au compteur non certifié : 3566, rouge, intérieur Beige Px: 119 000€ Px: 129 500€, Centre Porsche Classic Rouen Tél.: 02 32 96 71 50 Dépt 76



**FS358162 Taycan Turbo 06/2020**, 2 843 km, Rouge Carmin, int. textile 3D noir/Ardoise Assist park, cam 360°, ionisateur, pack Sport Chrono, phares matriciels, PDLS+, Px: 164 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



**FS358163 718 Spyder 12/2019**, 6 900 km, pack int Spyder Classic rouge assist park, BVM6, clim auto, module navig, Porsche Connect, sges baquets, régul vit Px: 129 500€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



**FS358164 Taycan 4S 09/2020**, 2 000 km, ITC noir/craie accès confort, assist park, cam 360°, phares matriciels, régul vit adaptatif, roues ar direct, Servotronic+, SC Px: 136 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



**FS358165 Macan S Diesel 08/2014**, 108 959 km, argent Rhodium, pack int. cuir Gris Quartz, assist park, attelage élect, module tel, PCM, régul vitesse, PASM, TO pano, Px: 46 400€, Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76



**FS358166 Cayenne S Diesel 02/2015**, 49 947 km, noir Intense mét, ITC gris quartz, assist park, BOSE, pack Sport Chrono, phares DEL, PDLS+, PASM, PCM, navig, tel, Px: 65 400€ Centre Porsche Rouen Tél.: 02 35 76 03 62 Dépt 76

# Centres Porsche Toulouse et Perpignan.

Des équipes à votre service.



**Centre Porsche Toulouse**

[www.centreporsche.fr/toulouse](http://www.centreporsche.fr/toulouse)

**Centre Porsche Perpignan**

[www.centreporsche.fr/perpignan](http://www.centreporsche.fr/perpignan)

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



PORSCHE



**FS358140 911 Turbo S 10/2013**, 98 861 km, blanc, tout cuir rouge, TOE, entry & Drive, écussons app-fête, fds compteur + chrono rouge, pack luminosité. Px: 104 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



**FS358141 911 GT3 RS 10/2007**, 53 510 km, orange, tt cuir noir, baquets tissu GT3, arceau noir, console couleur carross, pack Chrono, Bi-Xénon, PCM, Tempostat Px: 134 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



**FS358142 911 GT3 Pack Touring 07/2018**, 2 290 km, bleu saphir, intérieur noir, levage de l'essieu av, caméra, jantes Noires, pack alu anthracite, réservoir 90L Px: 174 900€ Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



**FS356224 718 Boxster GTS PDK 05/2019**, 11 900 km, sges Sport adaptatifs cuir&alcantara noir, caméra, clim auto, arceau peint, JA 20" Carrera Classic, Px: 87 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



**FS355140 991 Carrera S PDK 01/2012**, 81 325 km, tt cuir Beige Louxor, pack Sport Chrono, TOE écussons, PDLSTempostat servotronic PCM nav + bluetooth Px: 75 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



**FS356225 718 Cayman GT4 02/2020**, 4 900 km, tt cuir noir & coutures rouges, pack Clubsport, sges baquets intégraux, JA GT4 20" noires, pack Chrono, Bose, TVA Px: 129 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



**FS357162 991 50 ans PDK 04/2014**, 34 400 km, int Classic cuir & tissu noir/argent, pack 911 50 ans, BOSE, Tempostat, servotronic, sges sport adaptatif + Px: 134 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



**FS357160 992 Carrera S 10/2020**, 8 900 km, tt cuir noir, Pack Chrono, échap sport sorties noires, roues ar direct, accès confort, SC sport adapt, PDLs +, TOE, TVA Px: 155 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



**FS356228 991 Targa 4 12/2017**, 66 900 km, bleu miami, sges sport plus cuir noir, arceau noir, JA Carrera S 20" noires, PDLs, échap sport, SC, rétros autos Px: 111 900€, Centre Porsche Toulouse Tél.: 05 62 71 67 67 ou 06 16 39 39 33



**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

**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 - LE MANS**  
www.porsche.fr/experience-center  
02.43.40.80.99

Informations complémentaires sur le moteur de recherche Porsche sur [finder.porsche.com/fr](http://finder.porsche.com/fr)

\* Atelier





# ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

## HORS SÉRIE : CONSEILS D'ACHAT

FLAT6

HORS SÉRIE N° 3/3

# FLAT6 magazine

LE PREMIER MENSUEL DE LA PORSCHE

# PORSCHE 911-BOXSTER-CAYMAN À PARTIR DE 80 000 €

HORS SÉRIE : CONSEILS D'ACHAT - 911-BOXSTER-CAYMAN - À PARTIR DE 80 000 €



FR/BELGIUM : 9,90 € - D.O.M. : 11,90 € - CANADA : 17,99 \$ CAD SUISSE : 16,50 FS



**Versions  
Equipements  
Coups de cœur  
Points à vérifier...**





**991 CARRERA 4 PDK PH2** 3.0L 370 CV 2017 couleur + état magnifique Bleu graphite full Cuir noir PSE Pot sport TOE Tempomat Volant sport GT Multi + palette 20" S.sports chauff clim auto bi-z Navi High tactile Mirrorlink + options 47mkm carnet **93 900 €**



**991 CARRERA CAB PDK** 2013 350 CV Gris quartz m cuir noir 1ère main Tempomat Clim auto bi-z PCM 3 GPS tactile USB Bluetooth 20" carrera S III S.Sport élect 4 p +chauff +opt Etat magnifique carnet exclusif Porsche 59mkm **77 900 €**



**991 CARRERA 3.4L PDK** 350 CV 2012 Brun anthracite m full cuir beige louxor PSE Pot sport TOE 20" Carrera S III Parktronic AV+AR PCM 3 GPS Tactile USB Clim auto bi-z + options 39mkm Superbe auto Carnet révisée **72 900 €**



**BOXSTER 981 GTS PDK** 330 CV 2015 1ère main Blanche c complet + alcantara noir Etat proche du neuf PSE PASM Pack GTS Pack chrono sport plus PADM PCM 3 GPS tactile Bluetooth USB Tempomat Clim auto bi-z + autres options 42mkm carnet **67 900 €**



**MACAN V6 S PDK** 08/2014 258 CV Blanc full cuir beige TOE Pano Pack chrono camera Parktronic AV + AR S. élect + chauff Tempomat clim auto bi-z + nbres options 133mkm carnet Porsche superbe état Révisée **35 900 €**



**991 CARRERA S PDK** 400 CV 2012 Argent platine m cuir noir TOE clim auto bi-z Volant sport Design + palettes PCM 3 GPS Tactile Bluetooth PASM PTV S. Sports élect 4 p + chauff 20" + options Carnet état except 46mkm **78 900 €**



**BOXSTER 981 2.7L PDK** 04/14 265 CV Blanc cuir complet noir PSE volant SD + Palettes Tempomat Bose S. Sports + chauff + ventil clim auto bi-z Xénon PDLs 19" + options Superbe état 58mkm **45 800 €**



**991 CARRERA S PDK** 3L8 04/12 400 CV Noir basalt m cuir noir PASM Pack chrono sport plus PADM Clim auto bi-z Bose USB Bluetooth GPS PCM 3 Tactile Xénon plus 20" PTV Volant multi + options Etat magnifique carnet Porsche uniq 87mkm **72 900 €**



**MACAN S DIESEL V6 PDK** 3L0 258 CV 2015 Noir cuir complet espresso + surpiq Clim auto bi-zone PCM 3 GPS Tactile Europe Boussole chrono + nbres options 55mkm carnet Etat magnifique **46 900 €**



**MACAN S 3.0L TDI PDK** 02/2015 258 CV Noir métal cuir noir Tempomat Navi Tactile Europe Pack alu Xénon S. élect + chauff Bluetooth Hayon élect USB clim auto bi-zone + options 61mkm carnet Révisée superbe état **44 900 €**



**968 COUPÉ BV6 MÉCA** 1992 239 CV Superbe dossier factures + carnet d'origine Bleu maritime cuir gris clim Cup 17" + options Etat magnifique 110mkm **28 800 €**



**BOXSTER 981 2.7L PDK** 265 CV 2014 Etat magnifique Rouge indien clim auto bi-zone Volant S Design + palettes 19" carrera GT Noires Bose S. sports + chauff Xénon PDLs + options 39mkm **44 900 €**



**997 GTS CARRERA 4 AEROKIT** 3L8 408 CV 10/11 BV6 Noir cuir + alcantara très rare Seulement 25 ex produits en BV Méca et aérokrit 13mkm X51 Usine PSE PCM 3 GPS Tactile PASM Carnet Porsche Proche du neuf **97 900 €**



**718 CAYMAN BV6 MÉCA** 300 CV Superbe auto et config Bleu graphite cuir complet noir PASM PSE pot sport 20" Carrera sport Clim auto bi-z Apple Carplay Bose + nbres options 61mklm Carnet **52 900 €**



**CAYMAN 981 2.7L PDK** 06/2015 275 CV Superbe assoc couleurs Brun anthracite m Cuir beige louxor PCM 3 GPS Tactile Tempomat Bluetooth Clim auto bi-z 20" Carrera S III S. sports + chauff Vol chauff Xénon PDLs + options Carnet Porsche Etat magnifique 52mkm **48 900 €**



**911 SC 3.0 L TARGA BV5** 1982 204 CV Rouge cuir noir bel état general très saine Matching Numbers et couleurs possède carnet d'origine + factures révisée Embayage neuf Fuchs 152mkm **49 900 €**



**BOXSTER S 981 BV6 Méca 3L4** 315 CV 2013 Superbe et rare assoc de couleurs Gris quartz m cuir + alcantara beige Volant S Design Bose S.sports + chauff clim USB PCM 3 Tactile Xénon + opts 61mkm carnet état magnifique **46 900 €**



**BOXSTER 987 RS 60 SPYDER** 2008 Rare et recherché 1960 ex Gris GT full cuir rouge Carrera capote rouge PSE pot sport PASM Pack chrono sport plus PCM 2 GPS S.Sports + chauff Parktronic état rare 39mkm carnet Porsche **47 800 €**

30 ANNÉES  
D'EXPÉRIENCE



+ DE 4000  
PORSCHE VENDUES

03.88.18.28.00



Groupe PETIT JEAN

## VOTRE SPÉCIALISTE SPORT - PRESTIGE - COLLECTION

ACHAT, VENTE, DÉPÔT DE TOUT VÉHICULE DE SPORT ET DE PRESTIGE

968 Coupé 1992 BV6 Méca rare bleu maritime cuir gris 110mkm superbe ..... 28 800€  
914 1L7 80CV Blanche Tissu gris + simili châssis 914/6 ..... 22 800€  
BOXSTER 987 2,7 L BV5 07/07 245CV Arctic m cuir+alcantara noir Bose 44mkm ..... 28 900€  
CAYMAN 981 PDK 2,7L Brun anth m pack cuir beige 20" 52mkm ..... 48 800€  
BOXSTER S 981 PDK 03/13 315CV Bleu aqua cuir beige PSE PASM + opts 32mkm ..... 56 900€  
CAYMAN 718 BV Méca 05/17 300CV Bleu graphite cull c.noir PSE PASM 62mkm ..... 51 900€  
997 CARRERA CAB 05 BV6 325CV Bleu nuit m cuir gris cap bleue origine FR 80mkm ..... 46 900€  
997 CARRERA CAB BV6 04/11 345CV Macadamia m cuir beige cap marron 39mkm ..... 61 800€  
997 CARRERA 4S PDK 3L8 12 385CV Blanc carrara full cuir rouge TOE PSE54mkm ..... 68 900€  
997 CARRERA 4S TARGA 2011 385CV Argent GT ltc noir PSE Chrono PASM 33mkm ..... 74 900€  
997 TARGA 4 PDK 2015 350CV Noir ltc noir Nbres options 26mkm ..... 95 900€  
991 CARRERA BV7 Méca 09/13 350CV Blanche cuir noir PASM TOE + opts 48mkm ..... 69 990€  
991 CARRERA CAB PDK 03/12 350CV Noir b ltc beige louxor PASM PSE + opts 34mkm... 81 900€  
991 CARRERA S CAB PDK 07/12 400CV Gris quartz ltc noir PSE PASM Bose 35mkm ..... 84 800€  
991 TARGA 4 PH 2 PDK 17 370CV Bleu nuit m ltc bleu nuit PSE PASM 18mkm ..... 94 900€

991 CARRERA GTS PH 2 450CV 07/17 Noir c+alcant noir S. carbone Porsche 39mkm ... 109 900€  
991 TURBO S CAB 07/14 560CV Noir m ltc noir très nbres options 45mkm ..... 114 900€  
MACAN S DIESEL 2015 258CV Blanc ltc beige TOE pano 133mkm ..... 35 900€  
PANAMERA 4S PDK 07/10 400CV Platine m full cuir noir TOE Burmester + opt 72mkm .... 37 900€  
FERRARI 456 GT M Evoluzione 99 BV Méca Grigio Ingrid cuir gris 48mkm ..... 75 900€  
FERRARI 458 SPIDER 12 570CV Rouge tan écussons Lifting 33mkm 1ère main ..... 169 900€  
BMW M3 E92 BVA 05/12 Gris foncé cuir noir Origine BMW France 61mkm ..... 43 800€  
LANCIA FULVIA SPORT ZAGATO 1L3S 1970 Rouge cuir noir 87mkm ..... 28 900€  
MERCEDES 500 SL ROADSTER 10/05 BVA7 306CV Noir obsidian cuir gris 108mkm ..... 22 900€  
MERCEDES CLK 500 Giorgio Armani 06 7 Gtronic 306CV 100 ex monde 86mkm ..... 33 900€  
MERCEDES GLC 350 E HYBRIDE 4 MATIC EXCLUSIV 7 GTRONIC + 10/16 221CV 41mkm.. 37 900€  
PANTHER LIMA 79 RHD Jaune + noir 2L3 Vauxhall ..... 13 900€  
MATRA D-JET V 1965 Rouge int noir même proprio depuis 1986 ..... PSD  
PANTHER J72 CABRIO 4L2 74 BV Méca 4 Bleu cuir beige LHD 4L2 Jaguar 28mkm ..... 37 900€

MISE À JOUR QUOTIDIENNE DE NOTRE SITE

[WWW.FIRST-AUTOMOBILE.COM](http://WWW.FIRST-AUTOMOBILE.COM)



SUIVEZ-NOUS SUR



La pyramide 18, rue du Commerce / 67550 VENDENHEIM  
03.88.18.28.00 / [contact@first-automobile.com](mailto:contact@first-automobile.com)



**991 3.8 400ch Carrera S PDK**

09/2014, 17 815 km, Jantes alliage 20", Échappement sport, Audio BOSE, Toit coulissant, Châssis sport (-20mm), Régulateur de vitesse...



**991 3.0 450ch Carrera 4 GTS PDK**

04/2019, 10 269 km, Pack Intérieur GTS, Sièges chauffants, Climatisation Automatique bi-zone, Ciel de toit Alcantara, Radars AV/AR avec caméra de recul...



**991 3.0 450ch Carrera GTS Cabriolet PDK**

07/2017, 18 978 km, Pack Intérieur GTS, Roues AR directrices, Audio BOSE, Radars AV/AR, Seuil de porte Carbone, Volant GT Alcantara...



**991 S 3.8 400ch 50ans PDK**

04/2014, 15 754 km, Radars AV/AR, Servotronic, Échappement Sport, Volant Cuir multifonctions avec palettes, Sièges AV chauffants...



**991 Carrera GTS PDK**

11/2017, 32 800 km, Toit ouvrant verre, Peinture bleu Miami, Sièges chauffants, Régulateur de vitesse, Volant multifonctions, Radars AV/AR...



**Panamera 2.8 V6 440ch 4S Sport Turismo PDK**

08/2018, 14 280km, toit ouvrant, Pack Sport Chrono, Radars AV/AR, Sièges chauffants, Audio BOSE, Échappement Sport Noir...



**992 3.0 450ch Carrera S Cabriolet PDK**

06/2019, 4 490 km, Jantes alliage 20/21", Radars AV/AR, Sièges AV chauffants et ventilés, Servotronic Plus, PASM + suspension sport, Audio BOSE ...



**992 3.0 450ch Carrera S PDK**

05/2019, 15 089km, Echappement sport, PASM, Volant Sport, Radars AV/AR, Régulateur de vitesse adaptatif, Audio BOSE ...

# GLINCHE

AUTOMOBILES



L'automobile plus qu'un métier, une passion



Financement  
personnalisé



Véhicule révisé  
selon préconisation  
constructeur



Garantie nationale de  
1 à 2 ans



Extension de garantie  
jusqu'à 6 ans



Livraison à domicile  
dans toute la France



Reprise de votre  
ancien véhicule



Possibilité de location  
longue durée

## VÉHICULE DU MOIS



### 992 3.0 450ch Carrera S Cabriolet PDK

06/2019 - 4 490 km : Jantes alliage 20/21" - Radars AV/AR - Sièges AV chauffants et ventilés - Servotronic Plus - PASM + suspension sport - Audio BOSE

Retrouvez tous les modèles sur [www.glinche-automobiles.com](http://www.glinche-automobiles.com)

**02.43.42.10.43**

[www.glinche-automobiles.com](http://www.glinche-automobiles.com)

Route du Mans 72 220 | Ecommoy

Lundi au samedi : 8h - 19h

Dimanche : 9h - 18h



**996 GT3** 11/2000, 93252 kms, Gris Arctic, Cuir Noir, Climatisation, Sièges Sport, Pont Autobloquant, Carnet, Factures, Garantie **67900€**



**CAYMAN S PDK** 06/2013, 61132 kms, Noir Basalt, Cuir Noir, Climatisation, Jantes 20 pouces Carrera S, PCM, PSM, Volant Sport, Phares Bixenon, Régulateur de Vitesse, Carnet, Factures, Garantie **53900€**



**996 CARRERA 3.6** 02/2003, 131152 Kms, Bleu Nuit, Cuir Noir, Climatisation, Toit Ouvrant, PSM, PCM, Jantes 18 Carrera, Carnet, Factures, Garantie **32900€**



**997 CARRERA S CABRIOLET** 02/2008, 115683 Kms, Argent GT, Tout Cuir Cocoa, Climatisation, Sièges Electriques, Echappement Sport, PSM, PASM, Régulateur de Vitesse, Carnet, Factures, Garantie **52900€**



**996 CABRIOLET TIPTRONIC** 06/2002, 118000 kms, Gris Kuerguelen, Cuir Noir, Climatisation, Jantes GT3, PSM, Phares Litronic **35900€**



**911 S 2.7** 1976, 170125 Miles, Blanc, Cuir Beige, Toit Ouvrant, Jantes Fuchs, Carnet, Factures, Moteur Refait **59000€**



**991 TURBO S** 04/2015, 61320 Kms, Bleu Marine, Tout Cuir Bleu, Toit Ouvrant, Sièges Sport Adaptatifs, Pack Sport Chrono, Sièges Chauffants, Carnet, Factures, Garantie **121900€**



**997 GTS PDK** 03/2011, 34852 Kms, Argent GT, Tout Cuir Terra Cotta, Climatisation, Toit Ouvrant, Echappement Sport, Sièges Sport Adaptatifs, Système Bose, Pack Sport Chrono, Origine France, Carnet, Factures, Garantie **88900€**



# Spécialiste Porsche

## Bertrand Dumarcet

Achat-vente / Dépôt-vente / Financements

Sélection de Porsche d'occasion révisées et garanties

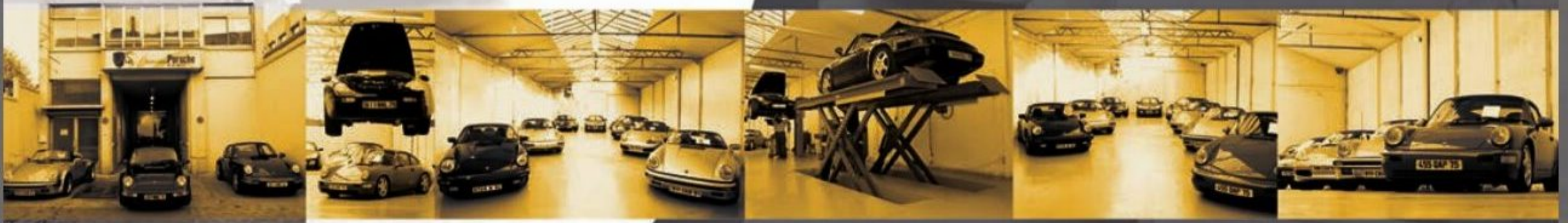
Atelier spécialisé Porsche, outillage spécifique

Appareil de contrôle et réglage géométrie

[www.virages-automobiles.com](http://www.virages-automobiles.com)

**01 55 700 911**

44, rue du Moulin des Bruyères - 92400 Courbevoie



**997 CARRERA S CABRIOLET TIPTRONIC** 04/2008, 68253 kms, Argent GT, Tout Cuir Cocoa, Sièges électriques, PSM, PASM, Système Bose, Jantes Carrera Sport 19, Carnet, Factures, Garantie **54900€**



**BOXSTER S** 05/2006, 117200 Kms, Noir Basalt, Tout Cuir Noir, Climatisation, PSM, Phares Litronic, Carnet, Factures, Garantie **26900€**



**997 TURBO S PDK** 07/2010, 168500 kms, Gris Méridien, Tout Cuir Rouge, Pack Sport Chrono, Toit Ouvrant, Sièges Sport Adaptatifs, Régulateur de Vitesse, Système Bose, Carnet, Factures, Garantie **79900€**



**996 CARRERA 4 3.6** 01/2002, 40523 kms, Noir Métal, Tout Cuir Noir, Climatisation, Toit Ouvrant, Jantes 18 Turbolook, Pack Carbone, Sièges Electriques, Régulateur de vitesse **42900€**



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



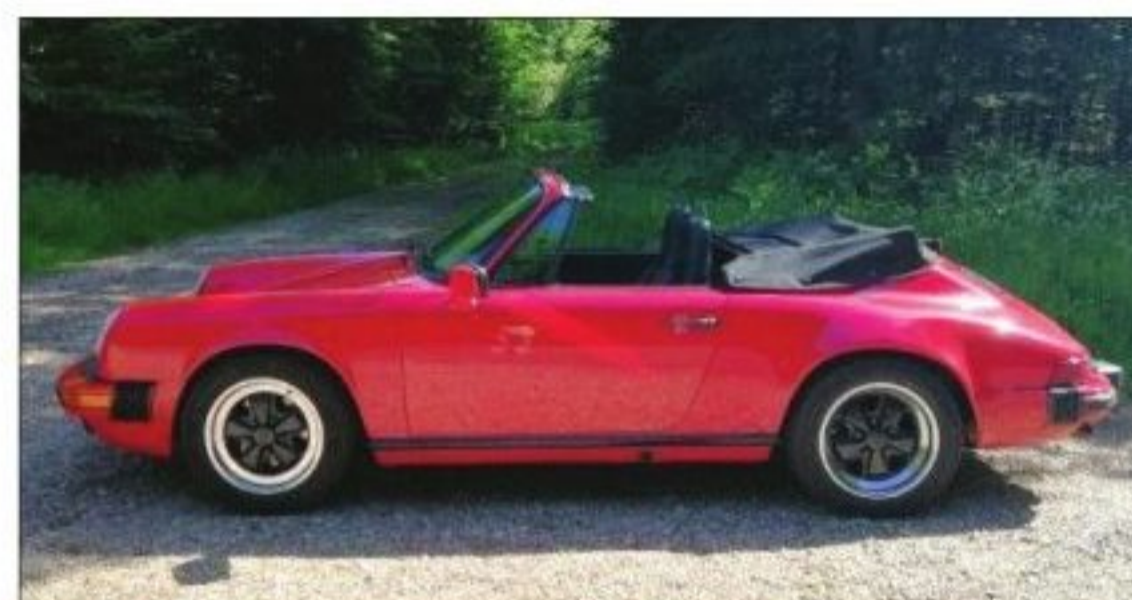
**Protection juridique** incluse



**FS357001 718 Boxster S 03/2017**, full options, gris GT prix tvac soit 57 850 htva, état neuf seulement 28 000km, sièges sport+, échap sport, PASM, pack chrono sport etc, Px: 69 999€ Tél: 00 32 475 27 99 52 Belgique



**AG358802 Cayenne S E-Hybrid Platinum Edition 08/2016**, 43 500 km, première main, int cuir et alcantara noir, pack carbone, carnet à jour, entretien Porsche, Px: 63 000€ Tél: 06 86 89 70 02 Dépt 88



**FS358002 911 Carrera 3.2 cab G50 01/1987**, 123 000 km justifiés, fact, parfait état, orig Californie, 3ème proprio, Matching, Jamais accident, Aucun frais à prévoir, embrayage et capote neufs, Px: 64 000€ Tél: 06 16 12 23 98 Dépt 60



**FS357003 991 Carrera S 420ch 01/2016**, 28 500km, Garantie Porsche Approved jusqu'à Janvier 2022, TO, PDLS, pack cuir, châssis sport, échap sport, assist pkg av/ar, Px: 108 500€ Tél: 06 09 65 86 47 Dépt 76



**FS357004 997 GTS 07/2011**, 54 000 km, boîte PDK, toit ouvrant sport plus, écusson accoudoir central et sièges, réservoir 90L etc..., bitcoin/ethereum accepté Px: 78 000€ Tél: 06 20 32 55 63 Dépt 06



**AG358803 Boxster S 550 270ch 10/2004**, 90 100 km, série fabriquée à 1953 exemplaires pour le 50e anniversaire des spyders Porsche: numéro 1938, gris argent GT, tt cuir Cocoa, jtes bi-ton, Px: 29 000€ Tél 06 29 43 02 80 Dépt 08



**FS358003 992 carrera S cab 06/2020**, 4 200 km, full cuir noir sportex, boucliers jupes sportdesign, sport chrono, roues directrices, pot sport, ceints et cpt rouge, jtes noire, PDLS plus, Px: 149 600€ Tél : 06 62 49 50 32 Dépt 95



**AG356002 997 4S 2006**, 126 000 km, noir, int cuir noir, sièges sport, park assist, régl de vitesse, TIPTRONIC, freins céramiques, BOSE, carnet à jour, parfait état, Px: 43.500€ Bernocco Giovanni Tél: 06 13 82 80 19



**AG358809 Boxster 986 S 252ch 06/2000**, 122 000 km, Superbe Porsche Boxster S youngtimer, pack cuir, échap sport, xenon, PSM, Px: 18 499€ Tél: 06 62 72 89 92 Dépt 31

Étienne  
**TRANSPORT**  
& PLUS  
06-78-70-24-75  
transportetplus.fr



Le transport de votre véhicule en tout professionnalisme







**WACK**  
AUTOMOBILES

**03 88 93 85 14**

**WWW.WACK-AUTOMOBILES.COM**



**BOXSTER 987 S 280CV BVM**  
2005, 97017KM, ORIGINE FRANCE, GRIS GT, FULL CUIR COCOA, PASM, BOSE, JTES 19, VOLANT SPORT, SIEGES SPORT ADAPTATIFS, CARNET FULL PORSCHE + FACTURES, REVISION FAITE **26 900€**



**997 CARRERA GTS 3.8 408CV BVM**  
2011, 39.983KM, ORIGINE FRANCE, BLEU AQUA, FULL CUIR ALCANTARA NOIR, PSE, AERO KIT D'USINE, CHRONO, JANTES TURBO S, SIEGES SPORT ADAPTATIFS, CARNET, FACTURES **89 900€**



**991 CARRERA 4S 3.8 PDK**  
400CV, 2013 53.050KM, BLANC, FULL CUIR EXPRESSO, GPS, BLUETOOTH, PDLs, CLIM BI-ZONES, USB, CARNET FULL PORSCHE, 4 PNEUS NEUFS **81 900€**



**TAYCAN 4S 571CV 2020**  
NOIR, CUIR NOIR 9.506KM ETAT NEUF, BATTERIE PERFORMANCE PLUS, ACC, ELECTRIC SPORT SOUND, PASM, CAMERA, 5 PLACES, LIFT SYSTEM, PIRM RANGE MANAGER, POMPE A CHALEUR, EN STOCK **129 900€**



**997 CARRERA 4S 3.8 TIPTRONIC**  
355CV, 2008, 71.320KM, BLANCHE CARRARA, FULL CUIR BEIGE SABLE, SUPERBE ETAT, BOSE, TOIT OUVRANT, CHRONO, PASM, REGULATEUR, CARNET PORSCHE **53 900€**



**991 CARRERA 4 PDK PHASE 2**  
370CV, 19.830KM, 2016, BLEU SAPHIR, FULL CUIR GRIS GALET, VOLANT SPORT GT, REGULATEUR, PCM, BLUETOOTH, GPS, SIEGES SPORTS CHAUFFANTS, CHASSIS SPORT, BOSE, CARNET FULL PORSCHE **87 900€**



**981 BOXSTER 2.7 PDK**  
265CV, 2013, 43.454 KM, JAUNE RACING, FULL CUIR NOIR, ETAT NEUF, JANTES 19, CLIMATISATION, CARNET PORSCHE **44 900€**



**997 CARRERA 4S BVM**  
355CV, 2007, 75.800KM, NOIR BASALT, CUIR BEIGE, SUSPERBE ETAT, SIEGES SPORT, TOE, JTES 19 TURBO, GRANDE REVISION + BOUGIES **53 900€**



**BOXSTER 987 S BLACK EDITION**  
320CV, PDK, 2012, 31.000KM, NOIR, FULL CUIR NOIR, BLUETOOTH, GPS, PACK SPORT PLUS, SIEGES SPORT CHAUFFANTS + ECUSON, BOSE, PDLs, VOLANT MULTI, CARNET PORSCHE **45 900€**



**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



**Panamera II Turbo Sport Turismo** 08/2018, 3.500 km, PSE, Chrono Sport Plus, Toit Pano, pack carbone, 1re main ▶ 145.000 €



**991 Carrera S PDK** 12/2011, 48.750km, PADM, PSE, PDM, TOE, Chrono Sport Plus ▶ 80.000 €



**997 GT2** 02/2008, 22.000 km, cuir étendu noir, pack Chrono Sport Plus, PCM2 + GPS, baquets carbone... ▶ 149.000 €



**911 2.4 S** 01/1973, 231.664 km, Fra, 5 prop., historique complet, matching numbers, état concours ▶ 180.000 €



**356 SC** 01/1964, allégée, arceau, passeports FFSA et FIA, CG Fra collection ▶ 90.000 €



**356 pré A** 01/1953, CG Fra collection ▶ PSD

[www.international-automobiles.com](http://www.international-automobiles.com)

@InternationalAutomobile78 international\_automobiles



**FS358202 Cayman R 3.4 330ch 2011**, 45 615 km, origine France, pack chrono, baquet cuir/alcantara, GPS, clim, JA 19", régulateur, xénon directionnels révisé, carnet Px: 67 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



**FS358203 Boxster Spyder 4.0 420ch 2021**, 9 km, neuf, + 16 000€ d'opt, Pack Chrono, sges sport, DLSP, surpiqûres jaune racing, caméra, ... prévoir malus 20 000€ Px: 109 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



**FS358204 997 3.8 Carrera S 355ch 2005**, 1 000 km, bleu, sges cuir, GPS, clim, JA 19", PASM, xénon, volant sport, 119 000 km // moteur nf, carnet + factures Px: 48 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



**FS358205 996 3.4 Cabriolet 300ch 1999**, 70 300 km seulement Full cuir, clim, JA 17", capote élect, IMS, embrayage OK, révisé, carnet Px: 32 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



**FS358206 997 3.8 Targa 4S PDK 2011**, 46 263 km, pack chrono sport, cuir, clim, GPS, JA 19", PSM, xénon, régulateur, révisé, carnet Px: 82 490€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



**FS358207 Panamera 4S 400ch full Black 2009**, 79 412 km Pack chrono, cuir, échappement sport, xénon, régulateur, révisé, carnet Px: 40 990€, www.45-autosport.com Tél.: 02 38 84 21 21/06 11 40 51 51



**45-AUTOSPORT**  
Sport, Prestige et Collection

[www.45-autosport.com](http://www.45-autosport.com)

**Spécialiste Porsche - Vente & Atelier**

648, rue d'Ardon - 45370 Jouy le Potier - 02.38.84.21.21

**Nouvelle adresse !**

**Remplacement d'IMS**

**Évitez le pire ! Remplacez votre roulement IMS avant la casse moteur !**

A partir de 1600 € - Forfaits en ligne sur [www.45-autosport.com](http://www.45-autosport.com)



# JEAN LAIN HERITAGE



**PORSCHE 911 TYPE 991 CARRERA GTS PDK7**  
2018 - 23 800 Km  
123 900 €



**PORSCHE 718 BOXSTER S PDK7**  
2018 - 15 900 Km  
74 900 €



**PORSCHE 718 CAYMAN GTS PDK7**  
2018 - 23 900 Km  
79 900 €



**PORSCHE 718 BOXSTER S PDK7**  
2017 - 55 500 Km  
63 900 €



**PORSCHE 911 CARRERA CABRIOLET TYPE 991 PDK7**  
2017 - 42 200 Km  
105 900 €



**PORSCHE BOXSTER 2.7 TYPE 981 PDK7**  
2014 - 48 900 Km  
53 900 €



**PORSCHE 911 TYPE 996 CARRERA 4S BVM 6**  
2002 - 105 600 Km  
43 900 €



**PORSCHE 911 TYPE 993 CARRERA S**  
1997 - 149 300 Km  
88 900 €



**PORSCHE 912 COUPE**  
1967 - 109 980 Km  
79 900 €

Classic Car, Youngtimer & GT

LOUIS BOJARUNIEC  
Responsable commercial  
bojaruniec.l@jeanlainheritage.com  
+33 (0)6 828 828 03

RÉMY ROMANO  
Conseiller commercial  
romano.r@jeanlainheritage.com  
+33 (0)6 64 02 16 31

526 route des Gorges du Sierroz - 73 100 Grésy-sur-Aix  
+33 (0)4 79 88 66 36

WorldMags.net

[www.jeanlainheritage.com](http://www.jeanlainheritage.com)





DES SPECIALISTES  
PASSIONNES  
SONT A VOTRE  
DISPOSITION

## SPECIALISTE PORSCHE

DEMANDES & RENDEZ-VOUS

ESTHETIQUE | MECANIQUE

05 40 25 15 04 | 05 40 24 64 11



### 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.

[WWW.COMPTOIRAUTOMOBILEDUREFLET.COM](http://WWW.COMPTOIRAUTOMOBILEDUREFLET.COM)

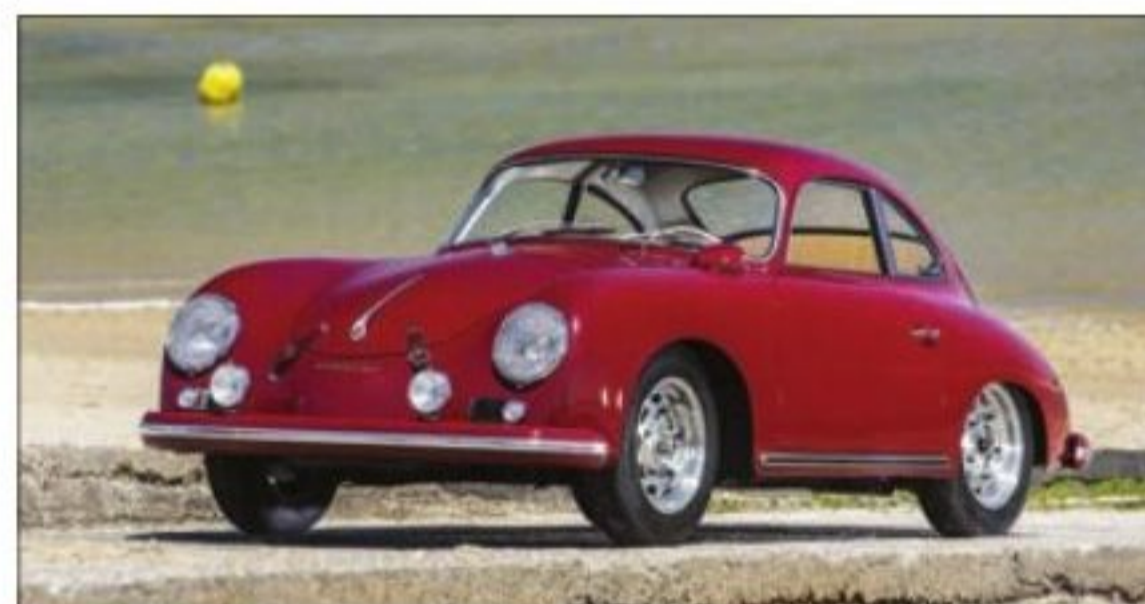
ZAC LES PORTES OCEANES, 28 RUE DU 503ÈME REG. DU TRAIN, 33127 MARTIGNAS SUR JALLE



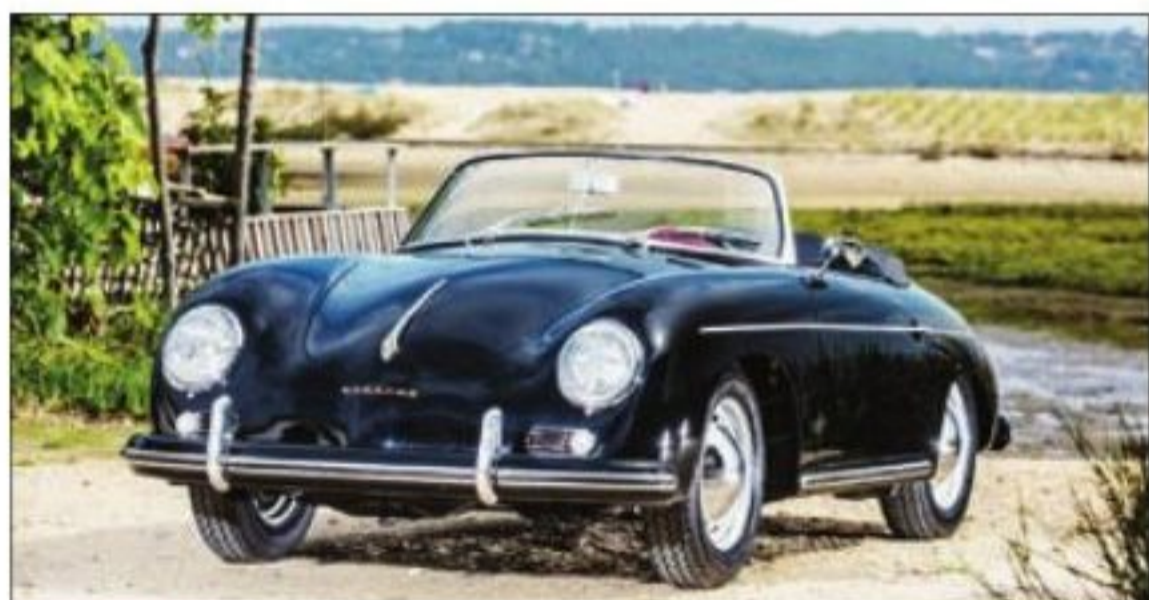
**FS357210** Porsche 356 Pré A Cabriolet 1954, rouge, cuir beige, entièrement restauré  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



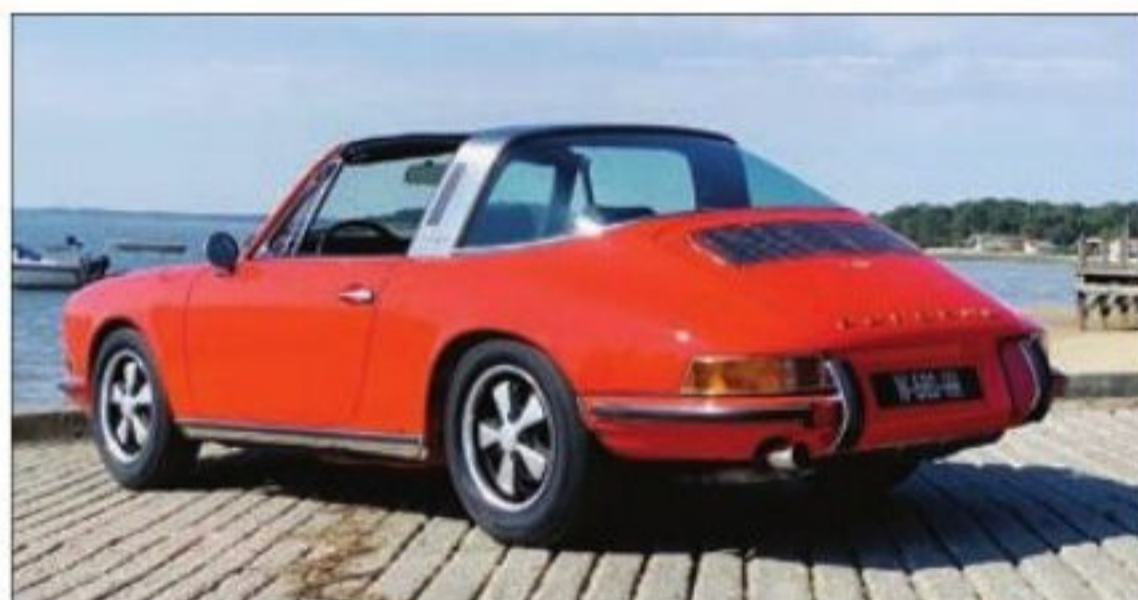
**FS357211** Porsche 356 A Speedster GT 1956, gris, cuir beige, entièrement restauré à neuf, préparation GT  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS357212** Porsche 356 A GT, rouge, cuir beige, équipements pour utilisation moderne, idéal rallyes et plaisir de conduite  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS356213** Porsche 356 Convertible D 1959, noir, cuir rouge entièrement restaurée  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS357214** Porsche 2.4s 1972 entièrement restaurée à neuf  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS357215** Porsche 356 Roadster Super 90 1960, blanc cuir rouge, entièrement restauré  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS357217** Porsche 356 Roadster 1960, gris, cuir beige, entièrement équipé GT avec de nombreuses options  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS357216** Porsche 911 2.0L S coupé 1967, tangerine et cuir noir état de conservation d'origine châssis court  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS357218** Porsche SC Cabriolet 1963, gris, cuir marron, en état neuf et très élégante  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS357219** Porsche turbo 3.6L 1993, seulement 59 000 km état d'origine parfait  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS357220** Porsche 356 SC Cabriolet 1965, blanche, cuir noir, entièrement restauré, très rare ex voiture de police allemande  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS357221** Porsche 911 2.0 1966, Agablue, cuir beige, entièrement restauré, ex Sonauto, châssis court  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47

## Spécialiste PORSCHE indépendant depuis 2003

- 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



**MCG**  
PROPULSION

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



**FS358102 930 Turbo 05/1981**, 216 135 km, moteur neuf MCG prépa 420cv à 215 000 km, sellerie complète neuve, cuir/velours, TOE, Px: 95 000€, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



**FS358103 993 4S 1996**, 104 350 km, int cuir bleu, SC Sport élect, TOE, RK7 d'origine, clim, dossier factures complet, carnet d'entretien, état exceptionnelle, TOE, Px: 96 000€, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



**FS358104 997 Turbo 02/2007**, 99 875 km, BM6, 480cv, Pack Chrono, int cuir Cocoa, sièges Sport à mémoire, Pack Hifi Bose, TOE, Régul Vitesse, etc, carnet, Px: 77 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



**FS358105 997 4S Cab 11/2005**, 113 385 km, sièges Sport, coque cuir, portes cuir, écusson Porsche sièges, régl vit, aide stationnement, etc, carnet, Px: 55 000 € www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



**FS358106 964 C2 11/1990**, 244 773 km, idéal sortie club, circuit (CG normale) bte révisée avec autobloquant, freins av 993 Bi Turbo, ar 964 RS, pns nfs Pilt Sport, etc... Px: 95 000€, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



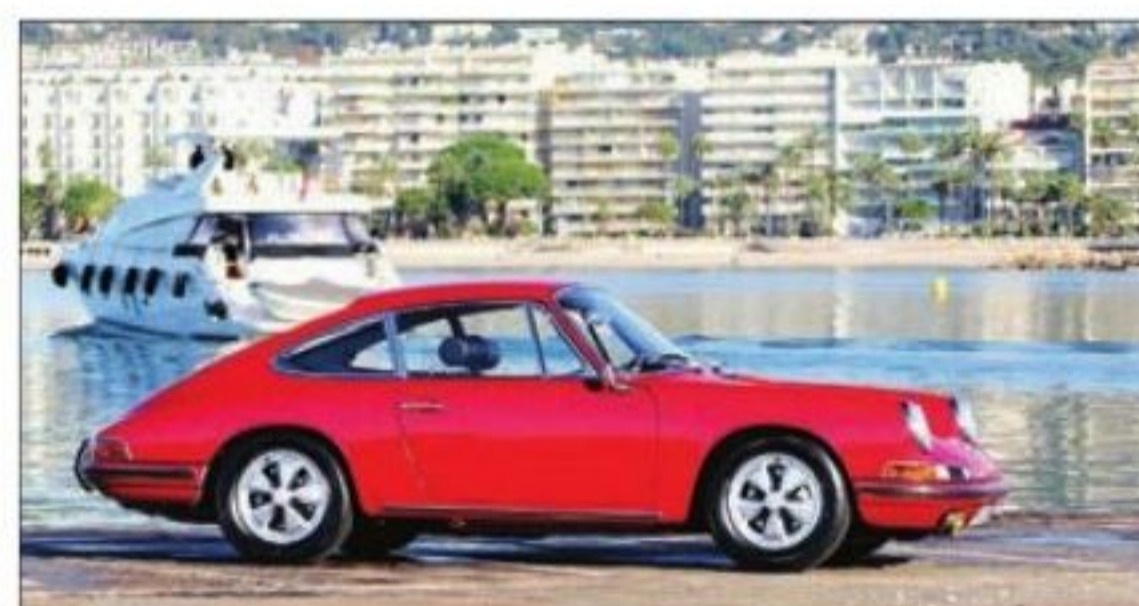
**FS358107 964 C2 01/1991**, 186 971 km, prépa RS, capot av alu RS, amort paliers 964 RS, fusées moyeux sur bol alu 964 RS, échap SCART, bte Motronic RS, fact, PSD, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



**FS358108 964 C4 06/1990**, 119 561 km réel, matching, moteur neuf 290cv, look RS, sièges Sport élect, susp Bilstein Sport, clim, carnet, véhicule exceptionnel, PSD, www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



**FS358110 Sièges full cuir noir, 996, Boxster**, origine 996 Turbo, cuir souple, sièges électriques, réglage lombaire, glissières, très bon état, Px: 1 000€ les deux www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



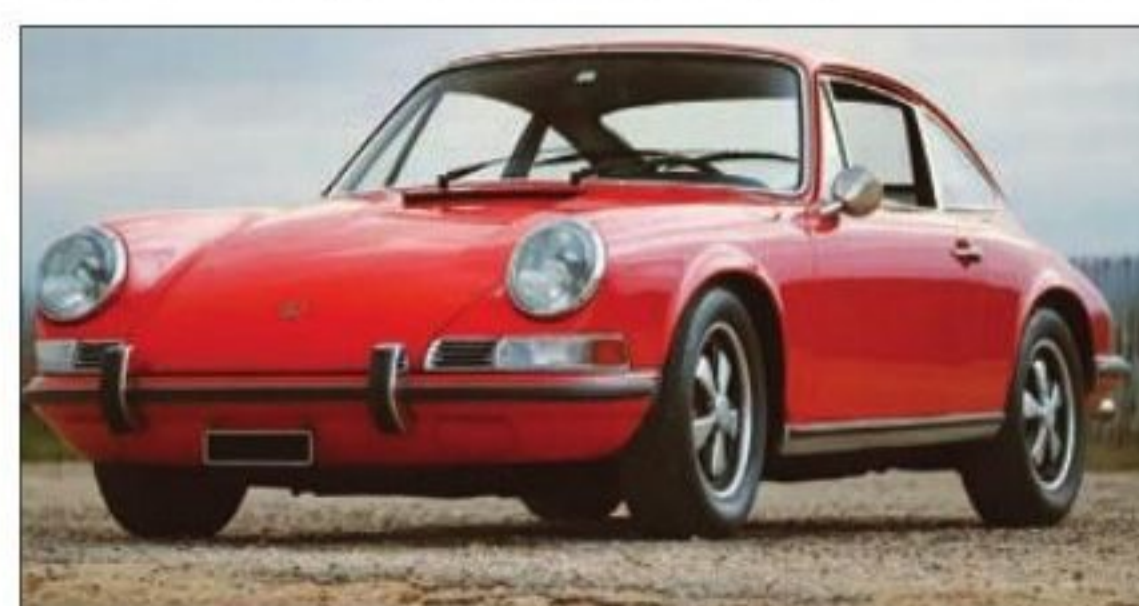
**FS358170 911 2.0 S 1967**, matching number, cardex, histo connue, restauration concours plus de 175 000€ de fact, nb photos de restauration, seulement 500 km depuis sa sortie Px: 225 000€ rep poss. Cédric Vaslin Tél: 06 20 52 02 40



**FS358109 Boxster 981 2L7 09/2013**, 71 150 km, PDK, volant sport à palettes, sièges sport chauff, aide stationnement, saute vent, etc, carnet, Px: 44 900 € www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



**FS358111 Moteur 2L7 Carrera 210 cv**, refait à neuf, cylindrée 2L8, pompe 019 révisée Px: 38 000€ www.mcg-propulsion.com Tél : 03 84 90 10 70 Dépt 25



**FS358171 911 2.2 E 1971**, matching number, orange Tangerine, seulement 2 proprio, histo limpide, nbx frais récent, faible km d'origine, état exceptionnel d'orig Px 125 000€ reprise possible, Cédric VASLIN Tél: 06 20 52 02 40

# HPRRS Motorsport

ERIC PINEL  
SPECIALISTE PORSCHE INDEPENDANT

[www.hprsr.fr](http://www.hprsr.fr)

17 Bd Vallombrosa - 06400 Cannes - Tél: 04.93.389.911 - Fax: 04.93.396.702 - mail: [hprsr@hprsr.fr](mailto:hprsr@hprsr.fr)



Entretien  
Assistance course  
Préparation Piste et Rallye  
Géométrie / Liaison au sol  
Pneumatiques  
Climatisation  
Pièces détachées  
neuves et occasions  
Certification Hybride



**FS357194 997/2 4S Cab 2009**, 78 000 km, française, BV Méca 6, full cuir, sièges chauff/ventilés, xénon, pack Chrono Sport, park assist, nav/tel, carnet + factures  
Px: 67 900€, [hprsr@hprsr.fr](mailto:hprsr@hprsr.fr) Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



**FS355162 996 Turbo 3.6L 2003**, 71 000 km, BV Méca 6 vitesses, Française, sièges cuir à mémoires, régul vitesses, xénon nav/tel/bose Piwis ok carnet, fact Px: 58 900€, [hprsr@hprsr.fr](mailto:hprsr@hprsr.fr) Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



**FS350139 991 Turbo S 560cv 2016**, 19 600 km, Française PDK, volant sport à palettes, PDLs, détection panneaux de signal, régul vit, SC sport plus 18 positions, carnet, factures  
Px: 139 900€, [hprsr@hprsr.fr](mailto:hprsr@hprsr.fr) Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



**FS353111 997 S 2005**, 132 000 km, BVM 6, int bleu, full cuir, sges sport coque à mém, TOE, régul vit, pack chrono sport, Bose nav charg CD, échap Sport, lms ok, révisée, carnet + fact Px: 44 900€, [hprsr@hprsr.fr](mailto:hprsr@hprsr.fr) Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



**FS355163 997 GT3/2 Club sport 435cv 2010**, 71 400 km, BV méca 6, Pack chrono sport +, Baquet Sport carbone, jtes GT3 19", fix centr, Aerokit Cup Club Sport orig, carnet, Factures  
Px: 94 900€, [hprsr@hprsr.fr](mailto:hprsr@hprsr.fr) Tél.: 04 93 389 911 Dépt 06



**FS353110 944 S2 1990**, 75 000 km réels, Bv Méca, Française, cuir/ tissu Porsche, strictement d'origine, carnet + dossier  
Px: 21 500€, [hprsr@hprsr.fr](mailto:hprsr@hprsr.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](mailto:rsr.evolution@orange.fr)

SPECIALISTE PORSCHE  
**ACHAT • VENTE • DEPOT • ENTRETIEN**



**FS357178 911 3.0L SC 204ch 04/1983**, 182 000 km, couleur Or, française, int tissus, cuir marron, carnet, factures, révisé, garantie Px: 46 000€  
RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



**FS357179 997 3.6L 325ch BVM6 02/2008**, 58 000 km, noir, int full cuir noir, radar ar, PSE, régulateur, alarme, 2e main, FR, carnet, factures, garantie Px: 48 900€  
RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



**FS357180 997 Carrera 4 GTS 3.8L 408ch PDK 12/2013**, 52 000 km, int cuir/alcantara, pack sport Chrono +, Bose, TOE, PSE, xénon plus, AL, 2e main, FR carnet, fact, gar Px: 85 900€  
RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



**FS357181 718 Spyder 4.0L 420ch 12/2019**, 7 900 km, 1ère main, FR TVA, int full cuir noir, radar ar & caméra, PDLs +, PSE, PADM, PASM, BOSE, carnet, fact, gar Px: 129 500€  
RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



**FS357182 991 ster 4.0L 510ch 09/2019**, 4 800 km, FR, noir, full cuir noir, PDLs +, sges 918 Spyder, PCCB, caméra, pack Sport Chrono +, carnet, fact, gar Px: 369 000€  
RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



**FS357183 911 3.2L 01/1986**, 200 000 km, int cuir bleu rénové par Swissax, capote bleue et couvre capote nf, jtes Fuchs 16", grosse rév moteur, aucun frais à prévoir rév gar PSD, RSR Evolution Tél.: 04 42 54 80 94 ou 06 08 37 79 74



**PARIS ouest**

24, rue de Paris  
78 560 Le Port Marly  
Tél : 01.43.28.18.18  
Mail : info@royalcars.fr

*Nouvelle adresse  
2000 m2  
dédiés  
à votre  
passion*

**Un grand choix de Porsche de 1960 à nos jours / Achat immédiat toutes Porsche même gagées**



● **992 CARRERA S PDK 8**  
23/05/2019, 14 200 kms, Vert Aventure métal, Int. tt. cuir Noir, Echappement Sport, TOE, PASM, Phares matriciels LED, Sièges Sport Plus chauffants, Assistance parking et caméra de recul, Servotronic Plus... Px : 124 900 €



● **992 CARRERA S PDK 8**  
16/05/2019, 21 200 kms, Noir Intense métal, Int. tt. cuir Noir, Echappement Sport, TOE Pano, Pack Chrono, PASM, Phares matriciels, Sièges Sport Plus chauffants, Assistance parking et caméra de recul, Servotronic Plus... Px : 128 900 €



● **992 CARRERA S PDK 8**  
05/06/2019, 21 200 kms, Bleu Gentiane métal, Int. tt. cuir Noir, Echappement Sport, TOE, Bose, Lift system, PASM, PDLS, Sièges confort chauffants, Assistance parking et caméra de recul, Servotronic Plus... Px : 124 900 €

Arrivage permanent, nous consulter

Plus de choix sur [www.royalcars.fr](http://www.royalcars.fr)



**Ouvert du lundi au vendredi de 10h à 19h - Samedi 10h à 13h**



**FS357175 991 ph2 Carrera S PDK 07/2016**, 37 000 km, blanc carrera, int tt cuir noir, PCM, Tél, volant Sport Design, sièges élect chauff. & ventilés, écussons, échap sport Px: 98 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



**FS357176 991 ph1 C4S Cab BVM 7 rapports 01/2013**, 39 150 km, bleu nuit, Int tt cuir gris galet et craie, échappement Sport, pack Chrono Sport +, Hifi Burmester Px: 99 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



**FS357177 997 ph2 Carrera GTS PDK 05/2011**, 69 500 km Blanche, Int tt cuir noir, JA 19" noir écrous centraux, échappement Sport, pack Chrono Sport +, Hifi Bose Px: 79 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



**FS357169 992 Carrera S Cab PDK 8 08/2019**, 10 605 km, noir intense mét, int tt cuir noir, échap Sport, roues directrices, direction Servotronic, pack Sport Chrono, BOSE, PASM Px: 142 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



**FS357170 992 Carrera 4S Cab PDK 8 05/2019**, 3 611 km, bleu nuit, ITC gris galet & craie, échap Sport, Servotronic, Porsche entry & drive, Pack Sport Chrono, assist pkg 360° Px: 155 000€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



**FS357171 991 ph1 Turbo Cab 07/2015**, 26 300 km, noir Intense, int tout cuir noir, aide au stationnement av/ar avec caméra, BOSE, sièges élect chauffants, PDLS Px: 129 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



**FS357172 991 Ph2 Targa 4S 03/2016**, 36 395 km, noir Basalte mét, tt cuir noir, échap Sport, sièges chauff et vent, pack Chrono Sport, PCM, Bose, sges Sport élect mémoires Px: 124 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



**FS357173 991 ph1 Turbo S 02/2014**, 37 100 km, noir Intense, int tt cuir noir, PDK, sièges chauff & ventil, échappement sport, TOE, sièges sport adaptatifs, Bose, PDLS Px: 124 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



**FS357174 991 ph2 Carrera S PDK 10/2016**, 17 900 km, noir intense, int tt cuir noir, PDLS, assistance av/ar avec caméra, rétro jour/nuit, sièges Sport Plus Px: 104 900€, Royal Cars Company Tél.: 01 43 28 18 18 Dépt 78



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...



FS358143 991 Targa 4S 2016, 61 000 km, noir intense, tt cuir noir/bordeaux, LED PDLs+, pack Chrono, levage av, roues ar direct, PSE, jantes 20" RS Px: 118 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS358144 964 Turbo 3.6 1994, 101 000 km, rouge indien, tt cuir noir, TOE, clim, radio CD, réservoir 92L, EGAR, jantes 18" Line Px: 180 000€ Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS358145 991 C4S PDK 2013, 69 000 km, noir verni, tt cuir noir, sièges chauff, régl vit, volant alcantara, pack chrono, PSE, jantes 20" Px: 83 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



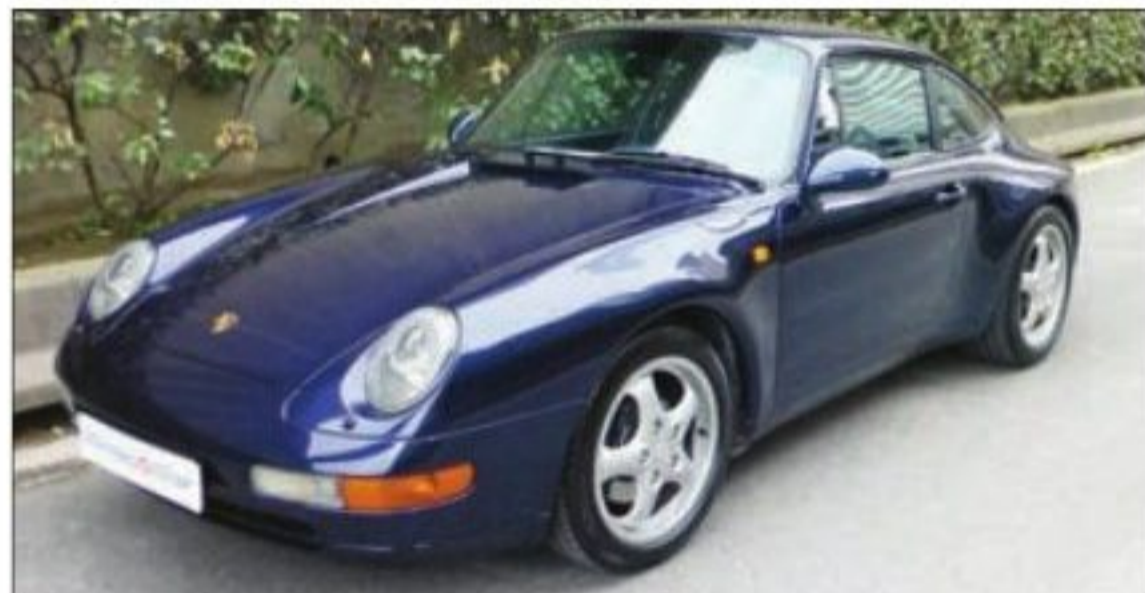
FS358146 991 C2S PDK 2016, 33 000 km, gris quartz, tt cuir gris quartz, sièges Sport Plus, TOE, Bose, régl vit, PDLs, PSE, Jantes 20" RS Px: 96 000€, Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS358147 992 C2S PDK 2019, 2 500 km, argent GT, cuir noir, volant Alcantara, TO en verre, navi + Tél, régl vit, PDC, échap sport, Jantes 20" Noires Px: 134 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS358148 Cayman S PDK 2009, 96 000 km, blanc carrara, tt cuir beige, BOSE, navi+ Tél, régl vitesse, PDLs, pack Chrono Sport, Jantes 19" Px: 38 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS358149 993 C2 1995, 93 000 km, bleu nuit, cuir bleu, clim, radio CD, pont autobloquant ABD, pack Motorsound, jantes 17", 2ème main Px: 68 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS358150 964 C4 1992, 154 000 km, bleu nuit, cuir bleu, sièges sport, TOE, radio CD, EGAR, Rbags, châssis sport, pot Cup, jantes 17" Px: 49 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS358151 997 C2S PDK 2009, 86 000 km, noir basalte, tt cuir noir, PCM +Tél, TOE, BOSE, PDC, régl vit, Jantes 19" Px: 59 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS358152 964 C2 Targa 1990, 176 000 km, Blanc Grand Prix, cuir noir, clim, châssis sport, pot cup, jantes 17" Cup, ex-voiture de police hollandaise Px: 75 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS358153 997 C2S Tip 2005, 177 000 km, noir basalte, tt cuir noir, sièges sport, navi PCM, TOE, pack Chrono, PDC, échap sport, Jantes 19" Px: 36 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



FS358154 911 Look 2.8 RSR 1973, 67 000 km, noir, cuir noir, clim, TOE, kit wevo, moteur 3.2, échap RSR, Jantes Fuchs Px: 80 000€, Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75

ASSUREZ-VOUS CHEZ UN VRAI PASSIONNÉ

Nicolas DAVOUST

Agent général ALLIANZ



N'HESITEZ PAS à CONTACTER Jessica  
05.49.24.82.00 ou 05.49.78.94.38  
fax: 05.49.28.03.86  
mail: davoust.niort@allianz.fr  
374 avenue de Limoges - 79000 NIORT

NOTRE SPÉCIALITÉ

L'ASSURANCE au KILOMÈTRE :  
forfait 4000 ou 7000km

Dans nos TARIFS étudiés pour vous,  
SONT INCLUES les garanties des  
SORTIES CLUB sur CIRCUIT en  
épreuves non chronométrées.





# 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](http://www.arsport.fr) - 05 46 411 911



**FS358112** 997 Carrera 4S 355cv 01/2006, 80 585 km, int tt cuir, volant sport, clim auto, ODB, PASM, PSM, fx xénon, assist parking ar, jtes sport design 19"... carnet suivi Px : 51 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



**FS358113** 996 Carrera 4 3.6 Cab 06/2003, 83 000 km, rétro électrochrome, jtes Carrera 18", sges élect, aide pkg, PSM, hard top, navig, Bose, charg CD, ODB... carnet suivi Px : 36 800 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



**FS358114** 991 Carrera PDK 03/2012, 38 700 km, int tt cuir bleu, toit ouv, volant sport, homelink, sges sport/chauff, PASM, régl vit, PDLs, son Bose, navig, bluetooth... carnet suivi Px : 78 800 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



**FS354139** Boxster 987 3.4S 310cv PDK, 01/2010, 87 510 km, ITC, sges sport coque, régl vit, navig, AL, clim auto, ODB, , assist ar, jtes sport design 19", carnet suivi Px : 40 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



**FS354127** 996 GT3 360cv 01/2001, 89 135 km, int tt cuir, sges sport coque, volant sport, clim auto, ord de bord, PSM, jtes sport design 18", aérokrit cup, fx antibrouillard carnet suivi Px : 69 000 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



**FS358130** 996 Carrera 4S Tiptronic 02/2004, 88 000 km, ITC, volant comm Tiptronic, échap sport Scart, pack assist ar, sges élect, rétro dégivrants, clim auto, ODB, PSM carnet suivi. Px : 39 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



**FS356125** Cayman 987 3.4 S 08/2006, 77 200 km, sièges alcantara, ordi de bord, GPS, clim auto, volant sport, PSM, jtes Carrera 19", carnet suivi, Px : 31 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



**FS356124** 997 Carrera S PDK 385cv 03/2009, 110 030 km, SC ventilés en cuir, navig, TOE, échap sport déconnect, jtes Carrera classic 19", PASM, AL carnet suivi Px : 55 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17



**FS355179** 996 Carrera 3.6 Cab 320cv 09/2003, 119 130 km, sges cuir, navig, clim auto, ODB, pack assist ar, jtes 18", volant sport, hard top, rétro dégiv carnet suivi. Px : 34 900 €, A.R. Sport La Rochelle Tél.: 05 46 411 911 Dépt 17

# 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



**FS358101** 944 S 2.5L 190cv 1987, boîte 5 manuelle, gris granite métallique LY5U, intérieur noir, seulement 31 400 km, état exceptionnel d'origine, grosse révision faite Px: 35 000€ www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



**FS357102** 914 4cl- 2.0L, Matching moteur, couleur Matching Orange Népal E5, intérieur noir, boîte 5 manuelle, Baby Fuchs 15", console centrale et radio, Px: 39 000€, www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42



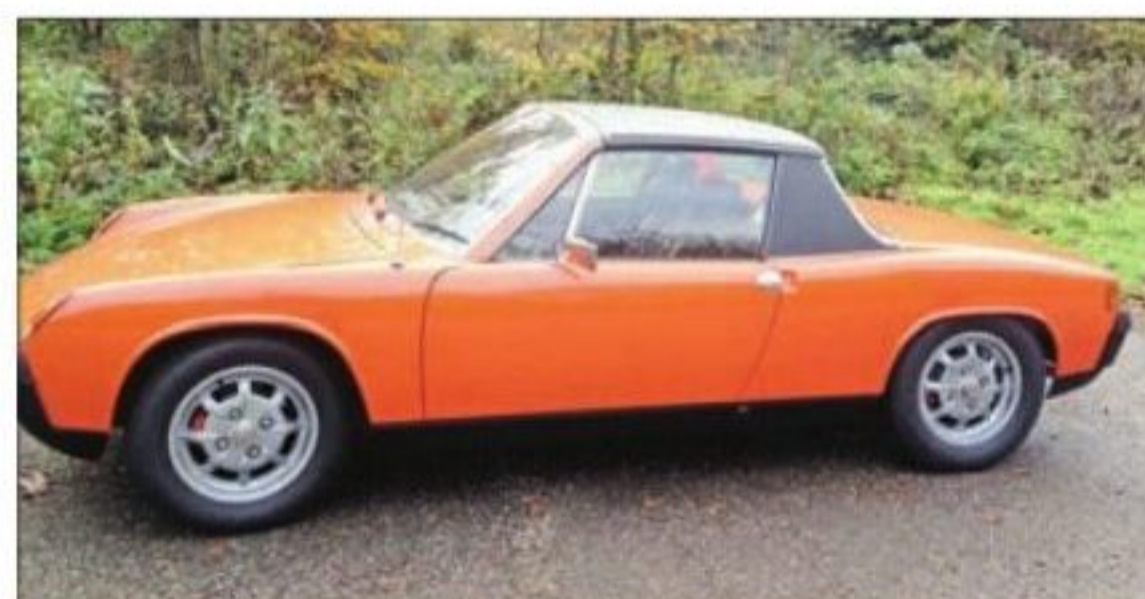
**FS355176** 911 2.2S Targa 180cv 1970, Matching moteur, BV5, Matching couleur ivoire clair 1110, int noir, jtes Fuchs 15", entièrement restaurée dans notre atelier Px sur dde www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



**FS3556101** 911 Carrera 3.2 231cv, bte G50 5 vitesses, vert Sapin métal L22E, int noir et tan, TO, clim, EGAR, moteur refait à neuf, embrayage et échappement neuf, jtes 16" Px: 64 000€ www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



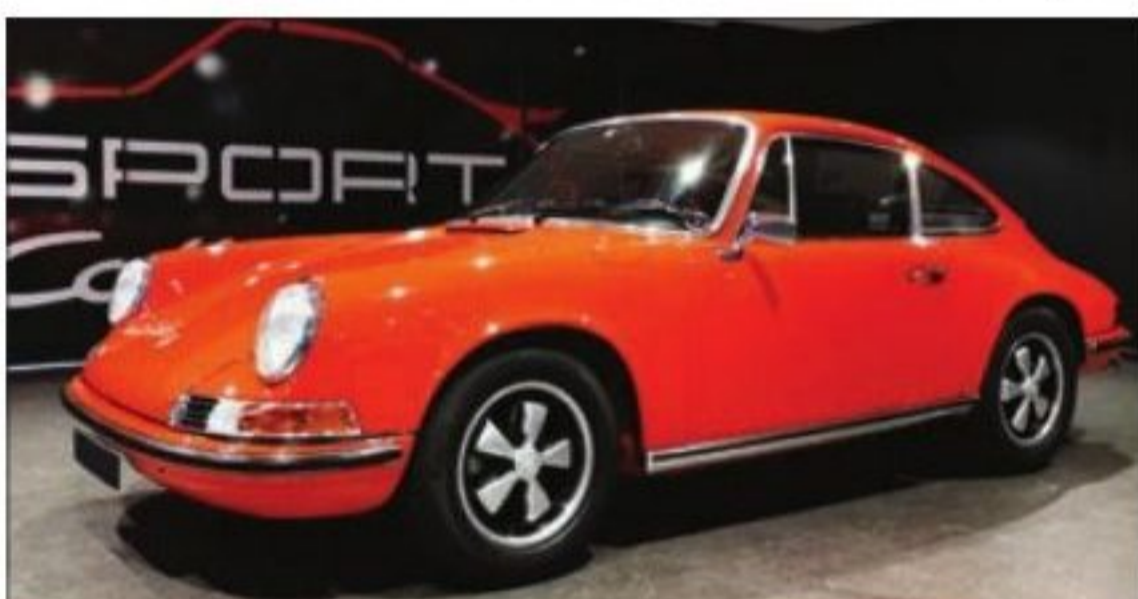
**FS353124** 911 SC Coupe 204cv 1981, 202 500 km certifié, Matching mot et boîte, W3 bleu pacific métal, int simili et tissu bleu d'orig, TOE, rétro élect, VT, histo cplet, 4 proprio Px: 59 000€, www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



**FS351103** 914 4cyl 100cv GB47 1973, 129 500 km certifié Matching mot, Matching BV5, coul Matching rouge Phoenix 32K, int noir, histo, projet de resto à continuer, Px: 55 000€ www.art-restoration.eu Tél.: 06 69 52 95 42 Dépt 67



**FS357005** 911 3L2 Cab 01/1986, 110 999 miles, parfait état, entretien et contrôle technique à jour, aucun frais à prévoir, autres infos et photos dispo sur demande Px: 58 911€ SARL RSD Tél.: 04 92 79 75 54 Dépt 04



**FS357006** 911 2.4 E 1972, orange sanguine, intérieur complet pépita, modèle "trappe à huile" 7 500 kms depuis restauration totale, matching numbers, Perron Jacques: 06 50 64 76 96



**AG358001** Vélo Porsche modele Bike ST, état neuf, rare version Touring (ville route) du VTT Bike S produit une seule année en 2000 par Stork bike en Allemagne valeur neuf 4500€ Px à débattre faire offre Tél.: 06 08 28 72 10 Dépt 83



**FS358167** Porsche 356 A 1600 S, silver metallic, entièrement restaurée, dossier complet. Prix, nous consulter. VSA Tél.: 06 23 41 65 82



**FS358168** 993 Carrera 4S 03/1997, 113 715 km, Noir Métal, ITC noir, sges électriques chauffants, TO, climatisation auto, audio CD, projecteurs Xénon, carnet et factures, garantie 6mois Px: 90 900€, VSA Tél.: 06 23 41 65 82



**FS358169** 964 Carrera 2 Turbo Look Cab 07/1992, 83 200 km, boîte tiptronic, ITC bleu, clim auto, sièges électriques et chauffants, capote électrique, ordinateur de bord, carnet, parfait état Px: 125 000€, VSA Tél.: 06 23 41 65 82

## VSA VILLANUEVA SPORT AUTOMOBILE

**Vente et entretien de véhicules sportifs et haut de gamme depuis 1957**

**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

**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



# ZKS

motorsport

348 avenue de la royale  
ZA les Cousteliers - 34160 CASTRIES  
☎ 04 67 40 30 91  
✉ zksmotorsport@gmail.com  
🌐 www.zksmotorsport.com

## Votre spécialiste Porsche sur Montpellier



**FS358155 928 GTS BVA 1992**, 91 000 km, bleu nuit, cuir bleu, sièges élect, radio CD, régul vit, clim, Jantes 17"  
Px: 58 000€,  
Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



**FS358156 996 Anniversaire "40 ans" 2004**, 75 000 km, argent GT, tt cuir noir, sièges sport, régul vit, PCM + Tél, X51, Châssis Sport Px: 54 000€,  
Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



**FS358157 964 RS 1992**, 108 000 km, Blanc Grand Prix, cuir noir & gris, Jantes 17" Magnesium, toute d'origine, expertisé Px: 160 000€,  
Speed Star Tél.: 06 36 356 911 Dépt 75



**FS358001 PCM + lecteur 6 cd Porsche 997 + GPS**, parfait état, origine Porsche Garantie, Px: 990€  
Tél: 06 11 09 83 09 Dépt 84



**AG358804 997 Turbo 3.6L 39cv 480ch 2008**, 32 680 km, entretien Porsche, toutes options, expertisée 100 000€, excellent état intérieur/extérieur, Px: 79 900€  
Tél: 06 64 92 30 33 Dépt 06



**AG358806 997 Carrera 4S Cab 385ch 02/2011**, 73 000 km, parfait état, gris mat, int cocoa (marron foncé), entretien Porsche, GPS, pneus nfs, étriers freins rouge, int cuir, volant cuir chauffant, Px: 64 000€ Tél: 06 23 76 15 99 Dépt 13



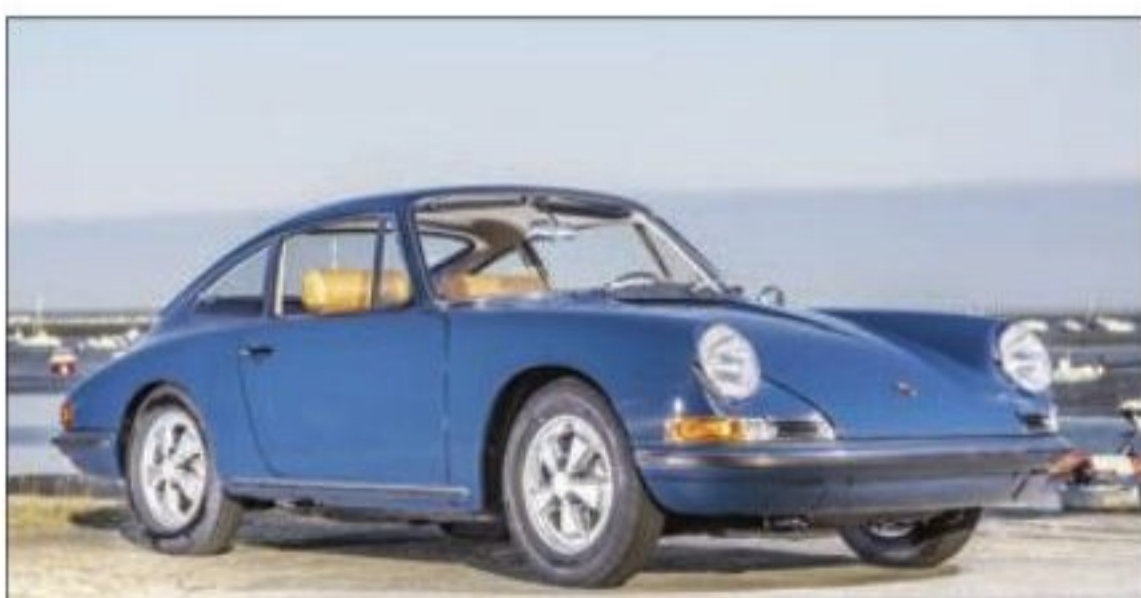
**AG358805 Aileron 911 3.0 RSR origine 1974**, Px: 1 890€  
Tél: 06 81 85 06 71 Dépt 31



**AG358807 996 3.6 Carrera 2 01/2003**, 215 000 km, entretien exclusif CP embrayage 20 000 km pack sport, 2e main acheté en 2013, Px: 33 000€ Tél: 06 82 55 15 02 Dépt 94



**AG358808 911 SC Cab 10/1983**, 276 400 km, entièrement d'origine, 3e main, historique connu, Matching Numbers, capote nve, pièces neuves 911 toujours suivie chez Porsche depuis son origine, Px: 45 000€ Tél: 05 63 27 26 35 Dépt 82



**FS357222 Porsche 911 2.0S 1966**, Agablue, cuir beige, restauré à neuf  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS357223 Porsche 911 2.2S**, orange signal, état concours avec de nombreux documents d'époque  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47



**FS357224 Porsche 993 1995**, 46 800 km d'origine état rare  
Serge Heitz Automobile Consulting Tél.: 05 56 03 09 47

# PLUS AUTO

# 83

## SANARY

106, impasse de la résidence des ondines 83110 Sanary

- Garage Indépendant Porsche
- Diagnostic, Réparation, Entretien & véhicules haut de gamme

09.82.29.76.03 / 07.63.08.83.83 / plusauto83@live.fr





## Pour que votre rêve devienne réalité

911 3.2 Targa WTL - 06/86 - 142 500km - Exclusive	119 900€
944 S2 - 211cv - 12/89 - 39 740km certifiés	34 900€
981 Boxster GTS - 330cv - 24 800km	66 500€
964 C4 Cab - 250cv - 05/91 - 164 000km	46 900€
964 Turbo 3.6 - 360cv - 03/94 - 74 000km	239 900€
993 S - 285cv - 03/97 - 93 900km	99 900€
997 C2 - 325cv - 11/07 - 56 900km	47 900€
997 C4 GTS Cab - 408cv - 02/12 - 51 900km	86 900€
997 GT3 RS - 450cv - 07/10 - 8 293km - comme neuve	174 900€
997 Speedster - 408cv - 03/11 - 510km	299 900€
991 S Cab X51 - 430cv - 01/13 - 34 800km	89 500€
991 GTS - 430cv - 12/15 - 53 900km	114 900€
991 C4 GTS - 430cv - 01/16 - 6 850km	124 500€
991 4S - 400cv - 09/12 - 93 000km	73 900€
991 GTS - 450cv - 06/18 - 19 000km	124 900€
991 Turbo S Cab - 560cv - 05/14 - 15 500km	129 900€
991 GT3 Touring - 500cv - 04/18 - 5 900km - Argent	169 900€
991 GT3 Touring - 500cv - 06/18 - 150km - Bleu Gulf	209 000€

Nombreux autres véhicules disponibles - nous consulter



CONTACT

**Eric Goertz 03 87 77 09 17**

NOUVEAU SITE INTERNET

**WWW.PZRO.EU**

La publicité dans  
Flat 6 magazine  
est lue et approuvée par  
81% de nos lecteurs



79% de nos lecteurs possèdent une Porsche



Étude réalisée par Média@conseil-inedi auprès de 940 lecteurs Novembre 2016

Contactez-nous

04.98.01.50.50 / flat6regie@orange.fr



**FS358172 991 GTS 450cv 06/2018**, 19 000km, pack int GTS cuir/alcantara avec coutures rouge, sges sport adapt avec pack mémoire conducteur, Bose, PCM3 GPS, PDK, réglu vit, PA 06/2022, Px: 124 900€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



**FS358176 Boxster 981 GTS 330cv 02/2016**, 24 800 km; SC Sp, pack carb int, pack ext GTS, PCM, réglu vit, park assist av/ar avec camera, PDK, PTV, châssis Sport (-10mm) Porsche Approved 02/2021, Px: 66 500€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



**FS358174 991.1 4S 400cv 09/2012**, tt cuir noir, sges sport, PCM GPS tact + entrée audio univ + tél, Pack Sport Chrono; échap sport, volant Sp Design, PDK, RDK, PDCC, PCCB, PDLs, gar PA 09/2022 Px: 73 900€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



**FS358175 991 Turbo S cab 560cv 05/2014**, 15 500 km, tt cuir noir, PDK, PCCB, Tout y est, même le Burmester, révision faite en 09/2020, Px: 129 900€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



**FS358173 991 GT3 Touring 500cv 06/2018**, 150 km!, PTS Bleu Gulf, cuir et tissu noir, baquets intégraux, pack Sport Chr, pack int carb, réserv 90L, Réglu vitesse, Lift, pack fumeur, LED PDLs, Px: 209 000€ PZRO Tél.: 03 87 77 09 17



**FS358177 991 S cab X51 430cv 01/2011**, 34 800 km, cuir noir; SC Sport plus avec logo, PCM3 GPS tactile + Bose + tél + Pack Sport Chrono, volant Sp Design, rare X51 usine (430cv); Garantie PA 06/2022 Px: 89 500€, PZRO Tél.: 03 87 77 09 17

02 37 251 991

06 07 94 12 82

**AB MOTORS**  
SPECIALISTE PORSCHE ET LOTUS

**ALIX BELLANGER**

contact@abmotors.fr - 1 impasse des métiers - 28120 CHARONVILLE

20 ANS D'EXPÉRIENCE  
PORSCHE & LOTUS

POUR LES PASSIONNÉS DE SPORTIVES  
DIAGNOSTIC - ENTRETIEN SUR MESURE  
QUALITÉ DE SERVICE

sur rendez-vous uniquement.

À 1 heure de Paris, 5 min. de la sortie 3.1 autoroute A11.

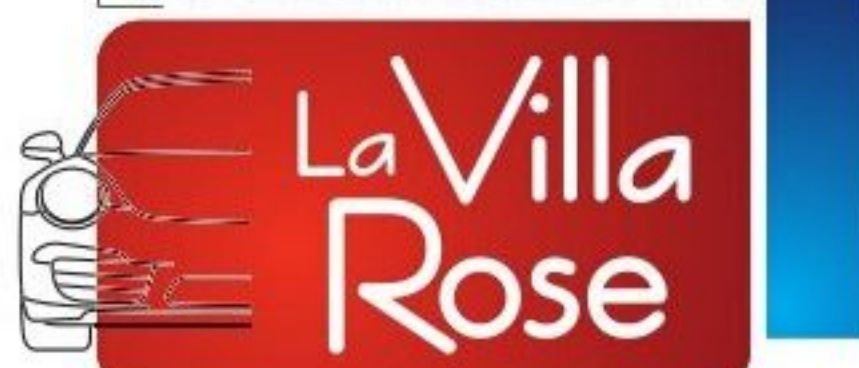
WorldMags.net

Vivre Porsche autrement

Spécialiste Porsche indépendant



Les automobiles de



www.lavillarose.fr

997 Montée de Rognard - 69970 Chaponnay

Tél. : 04 78 216 911

contact@lavillarose.fr



Atelier mécanique  
Recherche personnalisée  
Véhicules expertisés et garanties



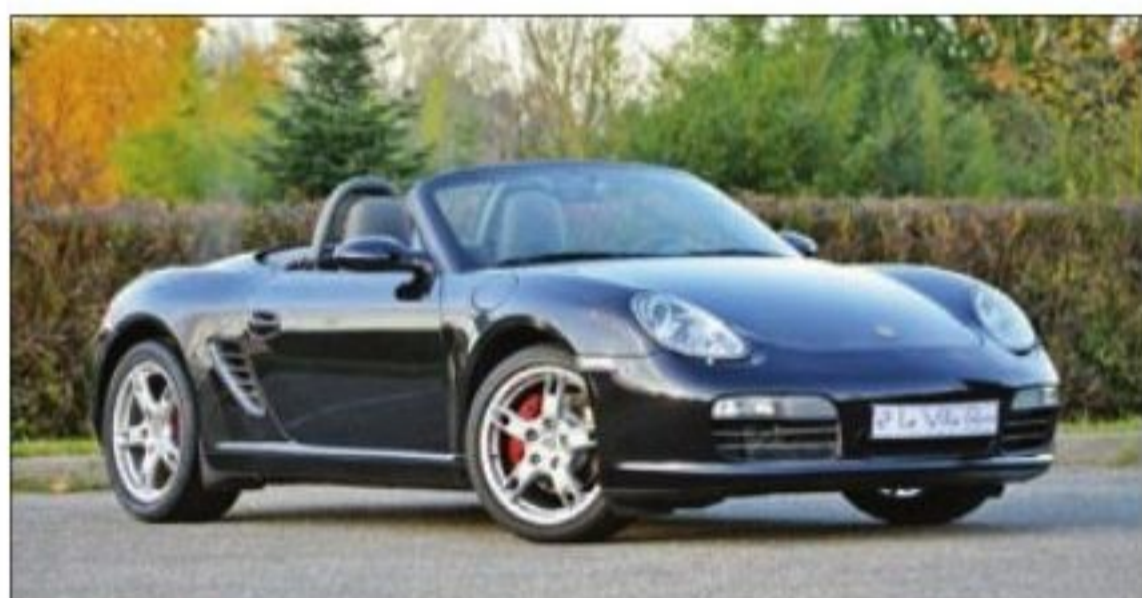
**FS358178 997 4S PDK Cab 2009**, 91 000 km, noir basalte métal, cuir Bi-ton beige/noir, + de 19K€ d'options, pack sges sport adapt en cuir, pack mémoire conducteur, révisée expert et gar Px: 68 600€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



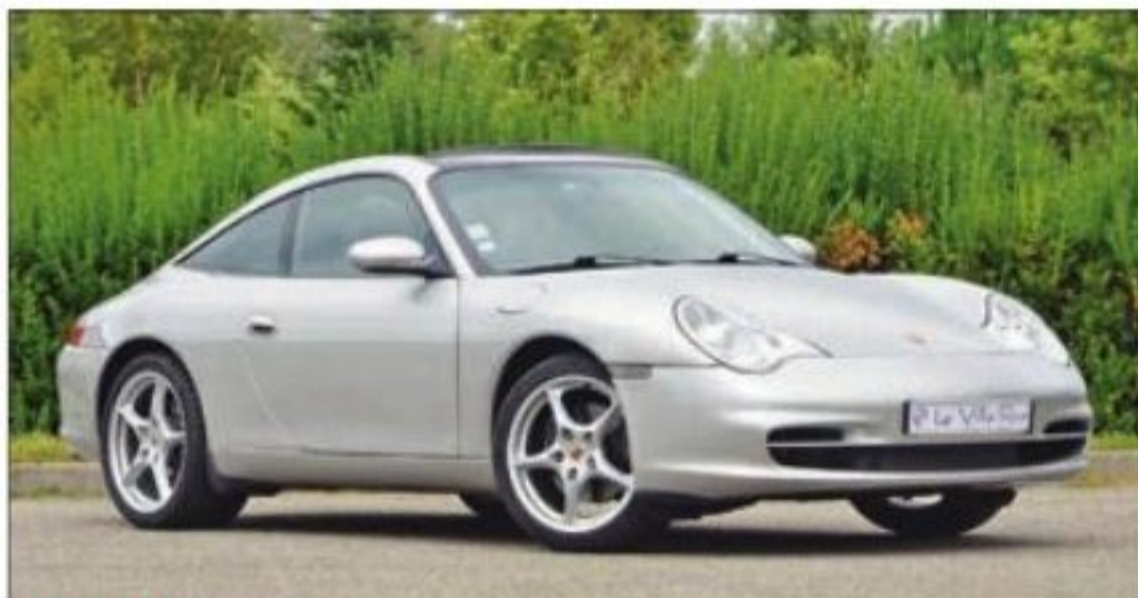
**FS358179 Cayman GTS PDK 981 2015**, 37 000 km, int cuir/alcantara noir, sges bacquet carbone, échap sport à valves, PCM3 (GPS + Tel), différentiel autobloq à 40%, révisée, expert et gar Px: 69 800€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



**FS358180 997 S 2006**, 65 000 km, noir verni, int cuir beige, PCM2 avec navigation et module téléphone, clim auto, pack chrono sport, volant sport, phares Xénon ... Px: 51 400€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



**FS358181 Boxster S 987 S Ph1 2006**, 88 000 km, noir basalte méta, capote grise int gris, xénons, syst Audio Bose, volant sport, clim auto, CD Radio CDR-24, ... révisée expertisé et gar Px: 30 600€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



**FS358182 996 Targa 2002**, 95 000 km, gris arctique métal, int cuir noir, clim auto, feux xénons, radars recul, GPS PCM1, ordi de bord, pommeau de vitesse et frein à main alu et cuir Px: 35 800€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69



**FS358183 991 S Ph 1 2012**, 76 000 km, Blanc Carrara int cuir noir, TOE, cuir étendu, pack chrono sport plus, audio Bose, dernière génération 911 atmo avec mot 3L8 400cv, rév expert et gar, Px: 80 700€, La Villa Rose Tél.: 04 78 216 911 Dépt 69

# Reliures Flat6

Plus pratiques, plus faciles à utiliser, plus esthétiques

Elles vous permettront de conserver et de classer par années tous vos Flat6.

**35€**  
L'UNITÉ  
PORT INCLUS POUR LA FRANCE

**PROMOTION**  
**59,5€**  
LES DEUX  
PORT INCLUS POUR LA FRANCE

Commandez directement sur notre site internet

**WWW.FLAT6MAG.COM**



12 numéros  
par reliure

WorldMags.net

# LISTE DES CLUBS INDÉPENDANTS

>>> Si vous souhaitez voir apparaître toutes les dates de vos sorties 2021, n'oubliez pas de nous envoyer vos calendriers à [lplateau@flat6editions.fr](mailto:lplateau@flat6editions.fr)

## DATES PUBLIÉES SOUS RÉSERVE D'ANNULATIONS

### Club Amicale Porschistes Normandie

Président: Hugues Dorsner  
118 Chemin les neuf foulants  
27210 Bouleville  
<http://amicaleporschistesnormandie.org>

### Club Be 911

Président: Jean-Yves Beeckman  
Voie du Belvédère - 64100 Seraing - Belgique  
[www.be911.org](http://www.be911.org)

### Club Carrera Vienna

Président: Jean-Paul Picard  
28 place Miremont - 38200 Vienne  
[www.clubcarreravienna.fr](http://www.clubcarreravienna.fr)

### Club Classic & Racing 901 Atlantique

Président: Michel Brzezinski  
44360 Le Temple de Bretagne  
<http://pilletf.free.fr>

### Club des Porschistes d'Armorique

Président: Joël Le Saux  
ZA Mane Lenn - 56950 Crac'h  
[porschistesdarmorique.bzh](http://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](http://www.flatclubdauphine.net)

### Club Flat Passion 10

Président: Frédéric Bruneau  
18 rue des Forgeottes - 10450 Breviandes  
[fbruneau10@aol.com](mailto:fbruneau10@aol.com)

### Club Génération Flats 68

Président: Pierre Collin  
12 rue Maréchal Lefèbvre - 68300 St Louis  
[www.flats68.fr](http://www.flats68.fr)

### Club Littoral

Président: Hubert Rouan  
5 rue André Chamson  
ZA Croix de la Reille - 34500 Béziers  
Tél: 06 03 02 35 98

■ 10 janvier : Galette des Rois

■ 24 janvier : Repas Accueil des nouveaux adhérents



### Club Porsche Réunion

Président: Claude Dubard  
7 rue Anchaing  
97450 Roches Maigres Saint Louis  
[clubporschereunion@gmail.com](mailto:clubporschereunion@gmail.com)

### Club Stuttgart Connection

Président: Jacques Latour  
6 Allée de l'Argonne - 31770 Colomiers  
[www.cpfmp.com](http://www.cpfmp.com)

### Club 911 Champagne

Président: Jean-Luc Zrak  
2 rue du Parc - 51700 Villers-sous-Châtillon  
[www.club911champagne.com](http://www.club911champagne.com)

### Club 911 IDF

Président: Christian Rossi  
06251 Mougins Cedex BP70091  
Tél: 06 84 84 09 11  
[www.club911idf.fr](http://www.club911idf.fr)

### Club Le Cercle Porsche Lorraine

Président: Christian Colson  
1 Clos des Frênes - 54210 St Nicolas de port  
[christian-colson@orange.fr](mailto:christian-colson@orange.fr)

### Club 911 Lorraine

Président: Laurent Meyer  
BP10027, 54190 Villerupt  
[www.club911lorraine.com](http://www.club911lorraine.com)

### Club 911 Rhone-Alpes

Président: Michel Vergely  
73 rue Jules Guesde - 69230 St. Genis Laval  
[www.club911rhone-alpes.fr](http://www.club911rhone-alpes.fr)

### Club 911.Net

655 route de Mormant - 45200 Amilly  
[www.club911.net](http://www.club911.net)

### Club 9.11 Passion Ouest

Président: Jean Claude Gicquel  
5 bis impasse du Champs des Nues  
22000 Saint Briec  
[www.club911passionouest.com](http://www.club911passionouest.com)

### Club 911 Pays de l'Agenais

Président: Fabrice Valèze  
Mairie 47240 St Jean de Thurac  
Tél: 06 88 27 12 99

### Club 911 Toulouse midi Pyrénées

Président: Franck Ravet  
1201, route du Château d'eau  
31840 Aussonne  
[www.club911tmp.com](http://www.club911tmp.com)

### Club 93-64

Président: Hervé Daudé  
8 rue de l'Est - 92100 Boulogne Billancourt  
<http://club93-64.fr/>

### Flat Club Forez-Velay

Président: Philippe Croiseau  
17 avenue Antoine Ravel - 42330 Saint Galmier  
[www.flatclub-forez-velay.fr](http://www.flatclub-forez-velay.fr)

### Club 911 Pyrénées Océan

Président: Ezequiel Monteiro  
1 rue Aristide Briand - 64000 Pau  
[www.club911po.com](http://www.club911po.com)

### Club 974

Président: François Beauvillain de Montreuil  
62 rue Adrien Lagourgue - 97424 St Leu  
[www.porscheclub974.re](http://www.porscheclub974.re)

### Club Fan's Nord & Belgique

Président: Cédric Olivier  
[porschefans@hotmail.com](mailto:porschefans@hotmail.com)  
[www.porschefansnordbelgique.com](http://www.porschefansnordbelgique.com)

### NOUVEAU CLUB

#### Automobile Club du sud

Présidente: Michelle Fraisse  
6 allée des Senibelets - 34150 Gignac  
[automobileclubdusud@gmail.com](mailto:automobileclubdusud@gmail.com)

 **Belgian Porsche Friends**  
[www.belgianporscheffriends.eu](http://www.belgianporscheffriends.eu)

 **Cercle 911 de Bruxelles**  
[Cercle911@hotmail.com](mailto:Cercle911@hotmail.com)

 **Club Porsche Youngtimers Belgium**  
Président : Joe Pinter  
[joesportclassic@yahoo.fr](mailto:joesportclassic@yahoo.fr)

 **Clubsport Mettet**  
Président: Serafino Pasquale  
[s.pasquale@clubsportmettet.be](mailto:s.pasquale@clubsportmettet.be)

 **Club Porsche United**  
Président : Serge Hirsch  
[www.porscheunited.eu](http://www.porscheunited.eu)

 **Amis Porsche Luxembourg**  
Présidente : Flore Batter  
[www.aplclub.lu](http://www.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 !

OLDTIMERS	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
911 2.0	1964/1967	151, 248
912	1965/1969	228
911 L 2.0	1968	219
911 T 2.0	1969	175, 341
911 S 2.0 - 160ch	1967/1968	142, 242, 321
911 E 2.0	1969	212
911 S 2.0 - 170ch	1969	188, 254
911 T 2.2	1970/1971	137
911 E 2.2	1970/1971	200, 267
911 S 2.2	1970/1971	162, 333
911 T 2.4	1972/1973	157, 284
911 E 2.4	1972/1973	149, 292
911 S 2.4	1972/1973	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
YOUNGTIMERS	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
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, 347
Carrera 2.7	1974/1975	177, 283
930 Turbo 3.0	1975/1977	152, 260
912 E	1976	228
911 Carrera 3.0	1976/1977	143, 239
930 Turbo 3.3	1978/1988	191, 312
911 SC - 180ch - 188ch	1978/1980	183, 268
911 SC - 204ch	1981/1983	140, 252
911 SC Cabriolet	1982/1983	158, 290
911 Carrera 3.2 915	1984/1986	165, 304
911 Carrera 3.2 Cabriolet 915	1984/1986	196, 318
911 Carrera 3.2 G50	1987/1989	150, 297
911 Carrera 3.2 Cabriolet G50	1987/1989	185, 276
911 Carrera 3.2 Cata	1984/1989	139
911 Carrera 3.2 Turbolook	1984/1989	174, 330
911 Carrera 3.2 Clubsport	1987	221
911 Carrera 3.2 Speedster	1989	161, 247
930 Turbo 3.3 BV 5	1989	207
930 Turbo Cabriolet	1987/1989	138, 235
DIVERS	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
Toutes les 356	1949/1965	356
Toutes les 944	1982/1991	327
Tous les Cayenne	2003/2017	320
Toutes les 968	1992/1995	350
SUPERCARS	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
959	1987/1988	167, 300
Carrera GT	2003/2006	232, 351
964	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
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, 346
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	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
993 272 ch Carrera	1994/1995	163, 241
993 272 ch Carrera 2 Cabriolet	1994/1995	184, 257
993 272 ch Carrera 4 Cabriolet	1994/1995	210
993 Tiptronic	1994/1998	192, 311
993 272 ch Carrera 4	1995	154, 274
993 285 ch Carrera 2	1996/1998	180, 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	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
Boxster 2.5	1997/1999	148, 246
Boxster 986 2.7 220 ch	2000/2002	194, 255
Boxster 986 S 252 ch	2000/2002	166, 265
Boxster 986 2.7 228 ch	2003/2004	199
Boxster 986 S 260 ch	2003/2004	222
Boxster 986 S 550	2004	226
Boxster 987 2.7 240/245 ch	2005/2009	208, 270
Boxster 987 S 3.2	2005/2006	220
Boxster RS 60	2008	287
Boxster 987 2.9	2009/2012	280
Boxster 987 S 3.4 310 ch	2009/2012	295
Boxster Spyder 987	2011/2012	305
Boxster 981 2.7	2013/2016	328
Boxster 981 S	2013/2016	344
CAYMAN	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
Cayman S	2006/2009	262
Cayman 2.7	2007/2009	306
Cayman S Sport	2009	301
Cayman 2.9	2009/2012	313
Cayman R	2011/2013	332
996	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
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
996 Turbo	2000/2005	201, 285
996 GT2 462 ch	2001/2003	211, 348
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
996 GT3 381 ch	2003/2005	218, 278
996 GT3 RS	2004	227, 324
996 40 ans	2004	223, 337
996 Carrera 4S Cabriolet	2004/2005	213, 354
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	ANNÉE	FLAT6 NUMÉROS
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
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
997 Targa 4 325 ch	2007/2008	352
997 Targa 4S 355 ch	2007/2008	250
997 Turbo 3.6	2007/2009	338
997 GT3 RS 3.6	2007/2009	296
997 Turbo Cabriolet 3.6	2008/2009	331
997 GT2	2008/2009	303
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
997 Targa 4 345 ch	2009/2013	357
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
<b>991</b>	<b>ANNÉE</b>	<b>FLAT6 NUMÉROS</b>
991 S phase 1	2012/2015	336
991 S Cabriolet phase 1	2012/2015	317
991 Carrera 4 Cabriolet phase 1	2013/2015	355
991 Carrera 4S phase 1	2013/2015	325
991 50 ans	2014	345
991 GTS phase 1	2015/2016	334
991 GT3 RS phase 1	2015/2017	343
991 Carrera phase 2	2016/2019	349
991 Carrera Cabriolet phase 2	2016/2019	342
991 C4 GTS Cabriolet phase 2	2017/2019	353

## INDEX DES CARNETS DE VOYAGE

Voici la liste des départements déjà traités en carnets de voyage.

DÉPARTEMENT	FLAT6 NUMÉROS
Corse (2a et 2b) 1 139 km en 911 SC phase 2	315, et 316
Allier (03) 539 km en 911 SC Targa	355
Aude (11) 598 km en Boxster Spyder 981	341
Bouches du Rhône (13) 715 km en Carrera 3.0	340
Calvados (14*) 430 km en 911 2.4T	320
Charente Maritime (17) 557 km en 356 Speedster	329
Doubs (25*) 515 km Boxster 987 S phase 2	318
Drôme (26) 628 km en 991 Targa 4S Phase 2	346
Eure (27) 548 km en 991 Carrera 4 GTS Cabriolet phase 1	343
Finistère (29) 732 km 911 2.7	338
Gard (30) 652 km en 996 Carrera 4S	333
Gironde (33) 768 km en 996 Turbo	345
Ille et Vilaine (35) 459 km en 996 Targa	326
Loire-Atlantique (44) 482 km en 991 Turbo S Exclusive	350
Loiret (45) 395 km en Boxster 2.9	331

Manche (50) 653 km en 993 Targa	353
Morbihan (56) 624 km en 964 Carrera 2 Cabriolet	352
Nièvre (58) 403 km en 991 C4 GTS Cabriolet phase 1	327
Pas de Calais (62*) 445 km en 991 S Cabriolet phase 1	319
Puy de Dôme (63) 585 km en 997 4S Cabriolet phase 2	321
Haut-Rhin (68) 527 km en Carrera 3.2 Cabriolet G50	334
Rhône (69) 436 km en Carrera 3.2 G50	357
Haute-Saône et Territoire de Belfort (70 et 90) 516 km en 914/4 2.0	354
Haute-Savoie (74) 610 km en 997 C4 GTS Cabriolet	330
Seine Maritime (76) 487 km en 356 C Cabriolet	342
Seine-et-Marne et l'Essonne (77 et 91) 601 km en 914/4 2.0	344
Yvelines et Val d'Oise (78 et 95) 402 km en 964 Carrera 2 Cabriolet	339
Var (83) 627 km en 997 Targa 4S phase 2	324
Vaucluse (84) 402 km en 914/6	328
Vienne (86) 408 km en 997 S phase 1	332
<b>PAYS</b>	<b>FLAT6 NUMÉROS</b>
La Costa Brava 660 km en 356 SC Cabriolet	317
Les lacs Italiens 856 km en Carrera 3.2 Cabriolet "915"	322 et 323
La Suisse 2 162 km en 993 Carrera S	335 et 336
Le Canada 3 440 km en 992 Carrera S Cabriolet	347 et 348
La Floride 3 192 km en 992 Carrera 4S	351
<b>DIVERS</b>	<b>FLAT6 NUMÉROS</b>
La descente de la Loire en 964 Jubilé	261
La descente de la Seine en 911 2.2 T	285
La Méditerranée de Monaco à Collioure en 993 Turbo	290
La descente de la Dordogne en 993 GT	300
Les Alpes en Spyder 981	306 et 307
La descente du Rhône en 997 Turbo ph2	310 et 311
30 Spots entre Paris et Saint-Tropez	356

\*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.

## ANCIENS NUMÉROS



POUR COMPLÉTER VOS CONNAISSANCES

N'oubliez pas  
**nos anciens numéros**

>>> Commandez nos anciens numéros  
directement sur notre site internet  
[www.flat6mag.com](http://www.flat6mag.com)



150 NUMÉROS PLUS TÔT

# N°209 : Juillet 2008

Numéro doublement important, puisqu'il permettait de faire la connaissance avec la nouvelle 997 phase 2 et sa fameuse boîte PDK, d'une part, et qu'il est aussi celui de la publication de notre premier carnet de voyage...

PAR MARC JOLY

**N**ous soupçonnions à l'époque que l'arrivée de la boîte PDK allait révolutionner l'histoire de la 911. Et nous ne nous étions pas trompés ! On peut dire qu'il y a eu un avant et un après. Jusque-là, une 911 digne de ce nom, aux yeux des puristes, ne pouvait qu'être équipée d'une boîte manuelle, et la Tiptronic était en marge. Mais voilà que Porsche lançait la phase 2 de la 997 avec la révolutionnaire boîte PDK à double embrayage. Sitôt présentée, sitôt essayée. Nous avons été invités à découvrir cette nouveauté à Stuttgart, et je me souviens très bien avoir d'abord été peu emballé, en roulant sur un parcours routier normal, avant d'être petit à petit séduit, notamment en usant et abusant du mode sport plus. J'étais sous le charme, et j'en étais le premier surpris, moi qui ne jurais que par la boîte manuelle et le plaisir de faire le talon-pointe. Je suis reparti de cet essai en ayant d'un coup des doutes, et en étant très impatient de vraiment comparer les deux boîtes. Porsche annonçait alors que 70% des ventes allaient sans doute se faire avec cette boîte, on sait qu'au final, ce sera bien plus. 10 pages n'étaient en tout cas pas de trop pour vous relater ce premier essai, qui comportait aussi les descriptifs techniques. On peut dire que cette nouveauté nous a vraiment interpellés, et nos lecteurs avec.

Le guide d'achat, sur 10 pages, traitait de la 996 Carrera Cabriolet 3.6, il précédait un sujet de quatre pages sur une nouvelle édition des Routes de France, qui s'était déroulée entre l'Auvergne et la Dordogne, sous la pluie. Lesquelles Routes de France m'avaient permis de réaliser mon premier carnet de voyage pour Flat 6, sans savoir que je venais de mettre la main sur une belle trouvaille et une idée qui a bien fait son chemin depuis, devenant un des sujets majeurs de chaque numéro de Flat 6. Comment cela est-il arrivé ? L'histoire remonte à quelques années avant. J'avais alors développé une nouvelle rubrique intitulée

"Sensations de conduite" dans laquelle, sur six pages, je ne parlais que du plaisir de conduire une Porsche, sans aucune notion technique. Puis ces sensations de conduite se sont totalement étoffées, devenant un guide d'achat mensuel, dans lequel, autour de ces sensations de conduite, se dressaient plein d'autres chapitres permettant à nos lecteurs de tout savoir d'un modèle. Je restais cependant un peu frustré de la disparition de l'idée initiale, et il me trottait dans la tête l'envie de juste raconter de belles balades, en toute décontraction. Cette 13ème édition des Routes de France m'en donna l'occasion, tout partant d'un constat de départ : les propriétaires de 911 anciennes semblaient de plus en plus avoir peur des kilomètres. Nous souhaitions leur prouver le contraire, en réalisant un voyage avec une ancienne. Franco Lembo nous prêta une 2.4 S Targa, avec laquelle je fis 2300 km, en descendant par l'autoroute jusqu'au point de départ des Routes de France, puis en suivant toutes celles-ci avant de remonter. L'auto fonctionna à merveille, à part une petite panne surprise à quelques encablures de l'arrivée, mais le simple fait de couper le moteur cinq minutes et de le redémarrer effaça la panne. Ce carnet faisait huit pages, il était bien loin de nos carnets d'aujourd'hui, mais je pris beaucoup de plaisir à le faire, nos lecteurs eurent beaucoup de plaisir à le lire, et nous le firent savoir. Une nouvelle aventure était en marche.

Il me reste très peu de place pour vous parler du reste du magazine, pourtant fort riche lui-aussi : quatre pages sur le meeting Classic s'étant déroulé à Magny-Cours, six pages d'une interview de Gijs Van Lennep dont je garde un merveilleux souvenir, quatre pages sur la première édition des Volcaniques, en Auvergne (superbes malgré la pluie !), quatre pages sur un Speedster 3.2 étroit bleu gulf, six pages sur les 24 heures du Mans, et deux pages sur le trophée des grands chefs. Un sacré numéro ! ●



**Tapis-DELUXE** Tél. 03 26 74 29 50  
Fabrication allemande [shop@tapis-deluxe.com](mailto:shop@tapis-deluxe.com)

Le **1<sup>er</sup>** spécialiste des moquettes de restauration toutes marques

**Grand choix de couleur en qualité d'origine ex. :**

911 / 912 Coupé et Targa Modèle F 1965-1973

911 Coupé et Targa Modèle 2.7l et 3.0l 1974-1977

911 Coupé et Targa Modèle SC 1978-1983

911 Coupé, Targa et Cabrio Modèle G 1984-1989

914 / 928 S, 964 / 993

Fabrication des surtapis pour tous ces modèles.

Tous nos modèles sur : [www.tapis-deluxe.com](http://www.tapis-deluxe.com)



**911 1965-1973**  
À partir de **711 €**



**911 1984-1989**  
À partir de **564 €**



**993 / 964**  
À partir de **614 €**

**MS MECA SPORT**  
369 rue Georges Charpak  
76150 St Jean du cardonnay  
02 32 10 63 67  
[contact@mecasport76.com](mailto:contact@mecasport76.com)  
À 4MN DE ROUEN

**MS** Spécialiste véhicules allemands  
**MS** Entretien et respect préconisations constructeurs  
**MS** Reprogrammation moteur  
**MS** Boutique jantes alu / pièces performances

Entretien - Restauration  
Occasions - Boutique

Préparation - Compétition  
Assistance - Simulateur IMS

**mougins auto sport**  
SPECIALISTE PORSCHE  
[www.mougins-autosport.com](http://www.mougins-autosport.com)

**MAS RACING**  
[www.mas-racing.com](http://www.mas-racing.com)

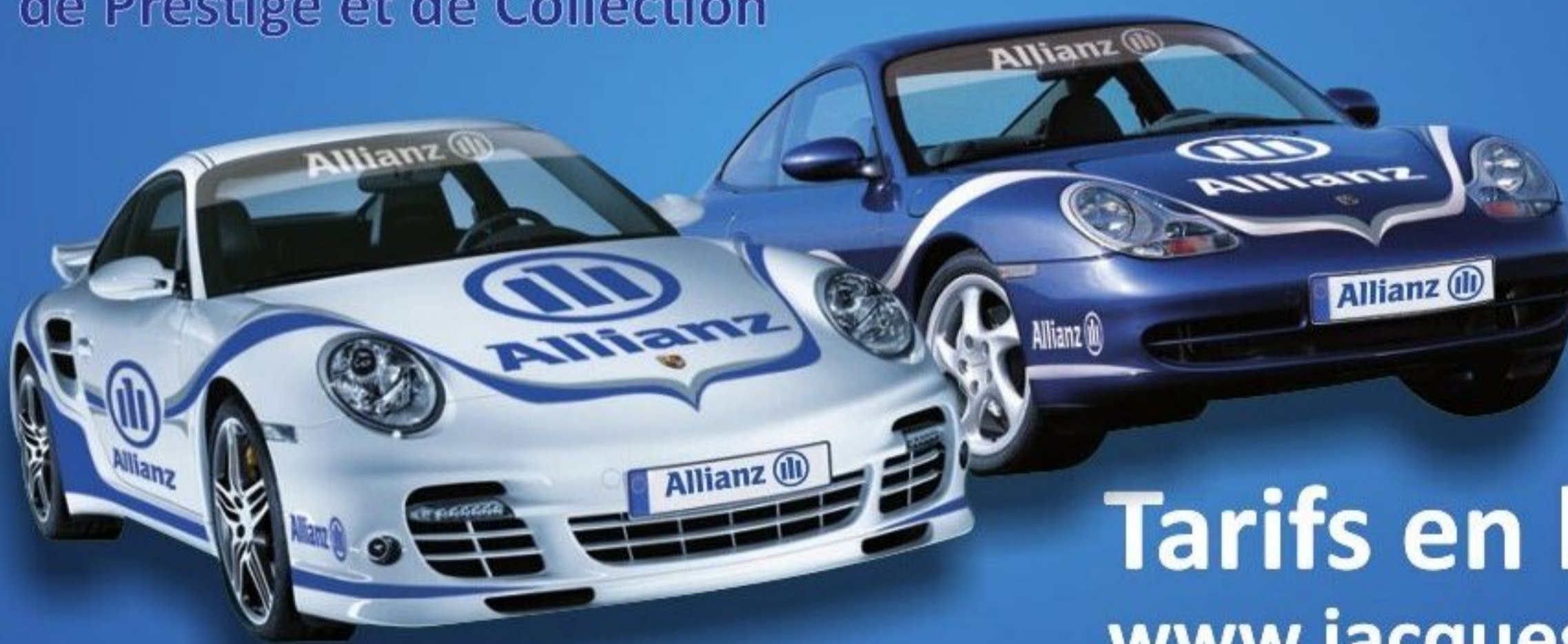
614 avenue de la Plaine 06250 Mougins - France  
Tél. : 04 93 756 794 / Fax : 04 93 756 231  
[contact@mougins-autosport.com](mailto:contact@mougins-autosport.com)

facebook **MAS Racing Team**

## Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

Assureur depuis plus de 30 ans de véhicules  
de Prestige et de Collection



## 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](mailto:alpine@agents.allianz.fr)

**Tarifs en ligne sur le site**  
[www.jacques-assurances.com](http://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**

# Le rêve à portée de clic.

## Commandez votre Porsche en ligne.

Envie de vous offrir la Porsche de vos rêves en toute sérénité, où que vous soyez ? Prenez la direction de notre nouvelle plateforme de commande en ligne et découvrez plus de 900 véhicules neufs ou d'occasion disponibles immédiatement. Pour commander votre modèle en quelques clics, rendez-vous sur [www.porsche.fr/commandermaporsche](http://www.porsche.fr/commandermaporsche)



## Scannez ce QR code pour commander votre Porsche.

Gamme 911 (28/10/2020) - Valeurs WLTP : Conso. combinée : de 10,1 à 12,5 l/100 km - Émissions de CO<sub>2</sub> : de 229 à 284 g/km. Plus d'informations sur le site [www.porsche.fr](http://www.porsche.fr)

Visuel non contractuel. Les informations et conditions générales relatives à la commande en ligne sont disponibles sur [finder.porsche.com/fr](http://finder.porsche.com/fr) - Porsche France - RCS Nanterre B348 567 504.



PORSCHE